

SG

LÉOUZON

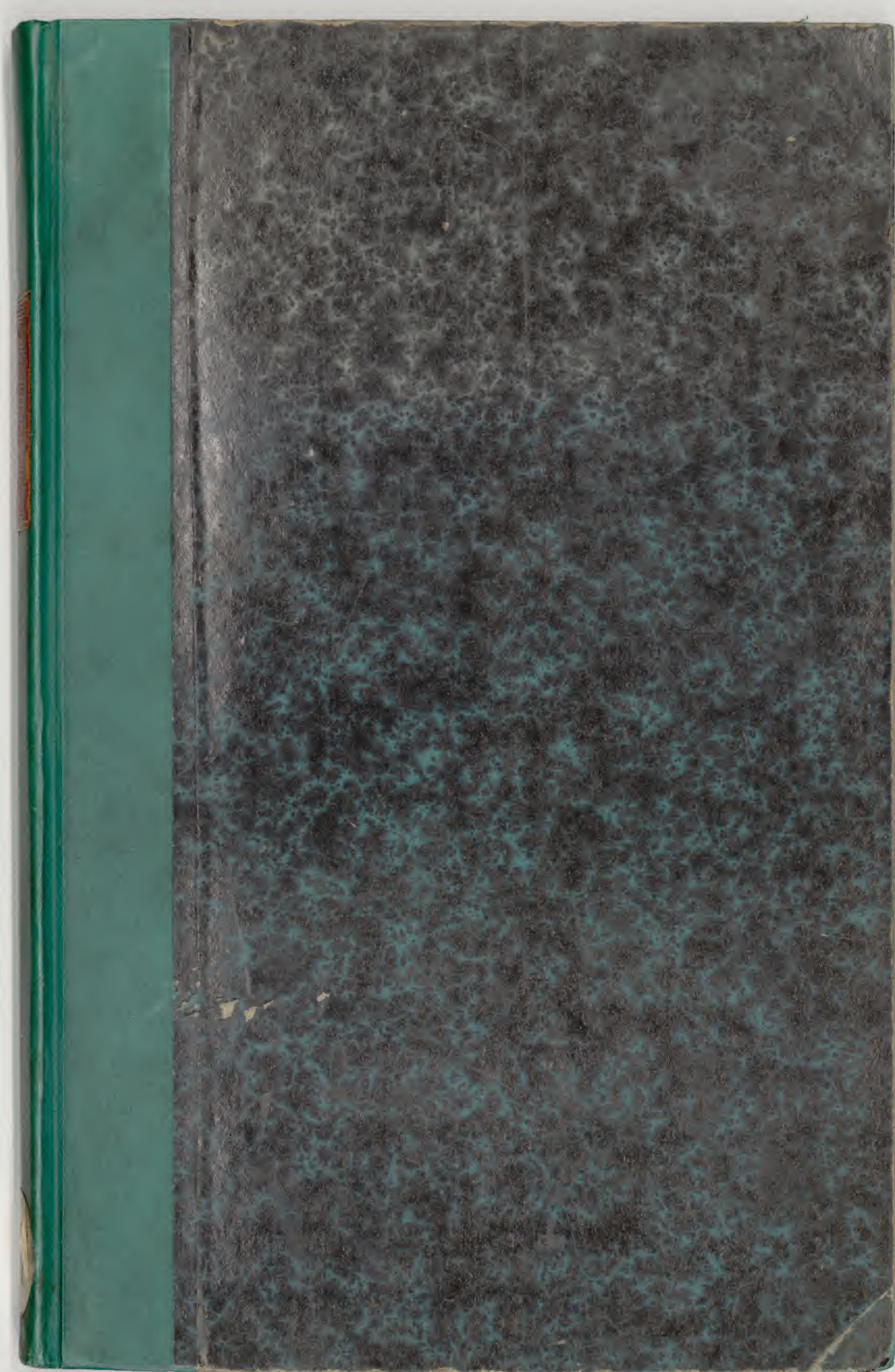
LE DUC

—
COMMERCE

RUSSIE

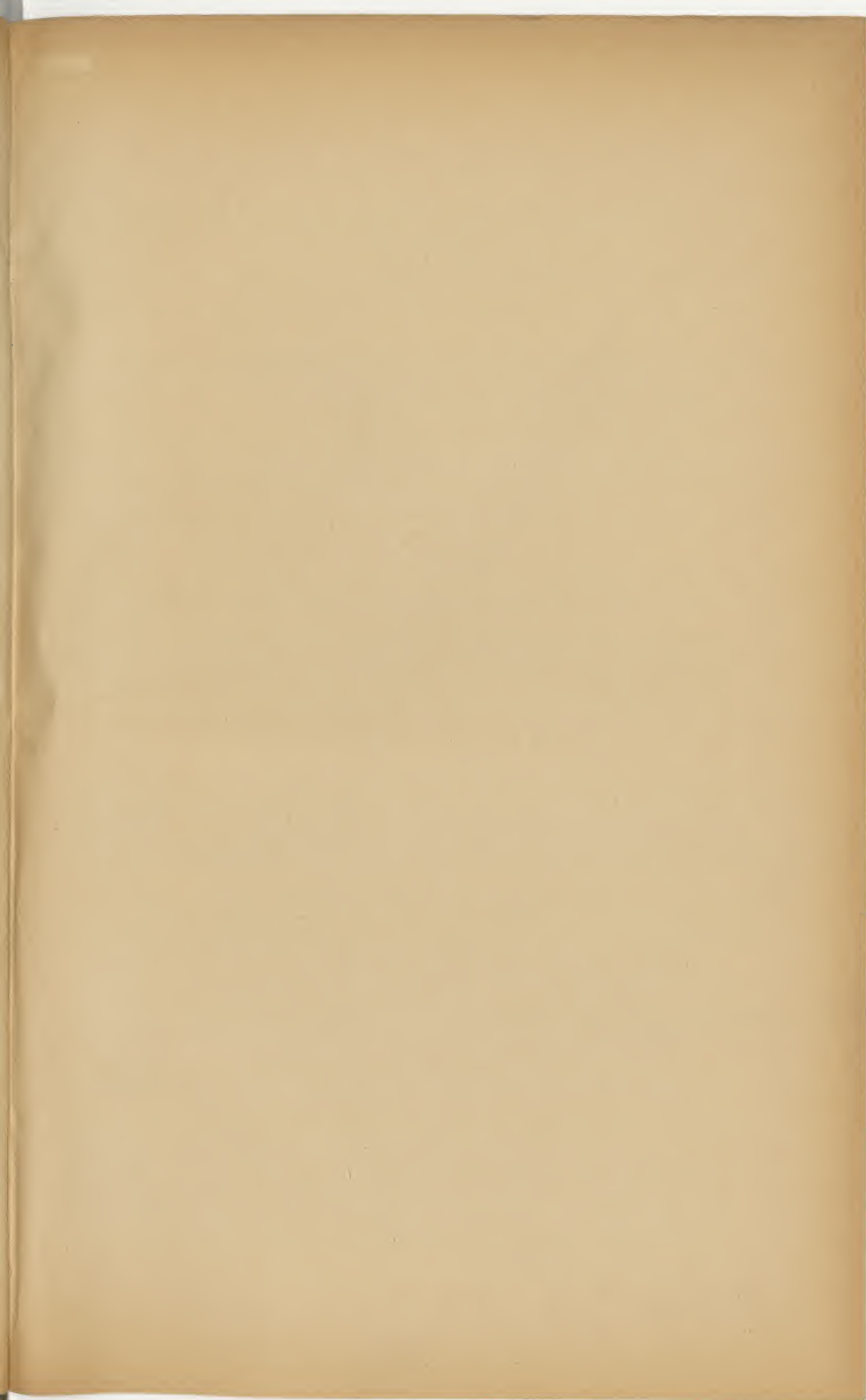
La Roq.
1591

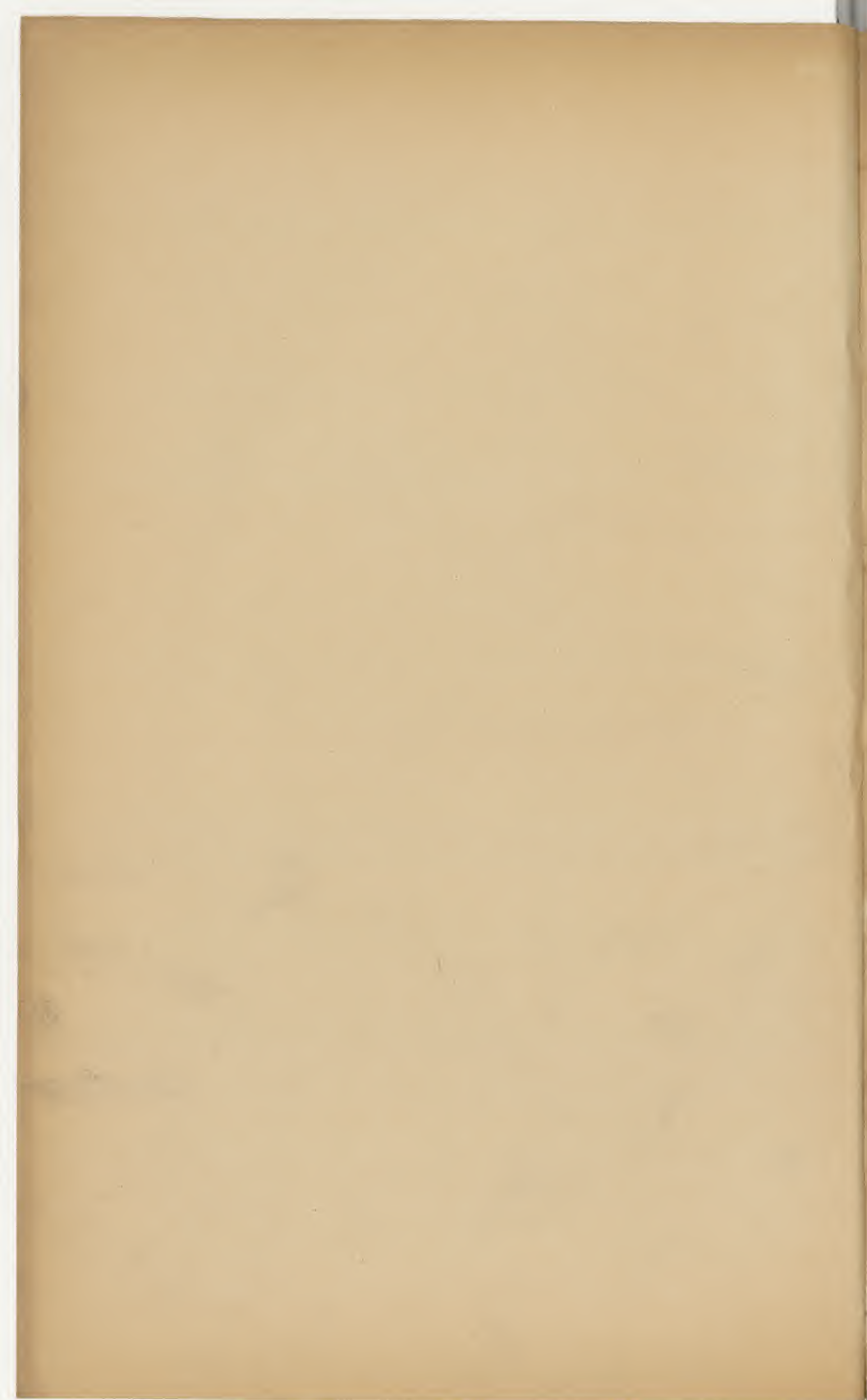




3.636

So La Rog 1591.





Russie

Mesures inscrites aux Règlements & Tarifs Des Douanes - Last & tonneau De jauge & d'affrètement.

À deux époques récentes, deux Communications de l'Ambassade Du Roi, à St Pétersbourg, ont fourni, au Bureau Des Législations étrangères, à peu près tous les renseignements nécessaires pour la conversion, en unités françaises, des Monnaies, poids et mesures inscrites aux Tarifs Des Douanes russes d'Europe (autres que de Finlande) & aux Règlements généraux Des Douanes.

Ces Communications sont :-

- Travaux de la Commission pour faire les mesures & les poids de l'Empire De Russie (1) avec Atlas in-folio (2).

Les conclusions Du Rapporteur De ces Travaux - Membre De la Commission nommée en 1833 - avaient, Dès 1835, servi De base au Système actuel Des poids & mesures russes, établi par Ukase De Novembre De cette dernière année.

- Note De l'Ambassade Du Roi à St Pétersbourg (3), en réponse à un Résumé Dans lequel, le 19 février 1843, le Ministère Du Commerce, -

1^o - Soumettait, au contrôle De l'Ambassade, les informations extraites Du travail brieft De la Commission;

2^o - Demandait l'évaluation, en unités françaises, De quelques mesures inscrites aux Tarifs russes qui ne figuraient pas au Travail De cette Commission.

(1) - St Pétersbourg, 1841. 2 vol. in-4^e (*)

(2) - Transmis par le Dép^t Des aff^s étrangères, le 7 juillet 1843.

(3) - Id. Id. le 1^{er} avril 1844

(*) Transmis le 6 août 1843.



Pour deux mesures seulement, le Bureau des Législations étrangères manque encore d'informations suffisamment précises.

Ces deux mesures sont ce que les tarifs russes appellent

- Tonneau de navire

- Last id.

Le last & le tonneau sont, dans la traduction des tarifs russes deux unités importantes.

Dans l'Instruction officielle pour les Capitaines de Vaisseaux qui fréquentent les ports russes(1), le last figure comme base de la liquidation des droits de navigation qui frappent la coque des bâtiments.

Doit-on supposer que, dans ce cas, cette dénomination, empruntée par les tarifs russes aux tarifs du Nord, comme l'Ochoft, l'Ancre & quelques autres mesures de capacité, - exprime un solide ou une mesure cube?

Dans un grand nombre de documents commerciaux, le last & le tonneau figurent comme base des opérations d'affrètement, & dans ce cas, ils sont, - suivant la nature de la marchandise objet du fret, tantôt une mesure de capacité, tantôt une mesure de pesanteur.

En 1843, dans son Résumé, le Ministère du Commerce avait omis d'appeler l'attention de l'Ambassade sur le fait que ces deux mesures ne comparaissent, ni dans la Correspondance antérieure à 1842, - ni dans le travail de la Commission de 1841, - ni enfin dans la Note (Réponse) d'Avril 1845.

Depuis la fin de 1845 deux nouvelles Communications du Département des Affaires étrangères ont donné, sur le tonneau & le

(1). Traduction française, imprimée à St Pétersbourg, en 1839, par l'Imprimerie du Dép.^t du Commerce extérieur (*).

(*) Chap. IV. art. 21 § 3. p. 12.

Chap. XVII. art. 118 - p. 60 & art. 120 - St Pétersbourg - § 2. p. 61

- Ainel § 1. p. 67

- Ports de la Mer Noire & d'Azof. § 1012 - p. 60

- Lagaverg. § unique - p. 68.

last de la Douane russe, quelques indications qui ne paraissent pas suffisamment précises.

Ces Communications sont :

- Le Recueil (Swod) des Règlements des Douanes russes (1),
- Un Manuel pratique (2) publié à Mittau, par M^r Paucker, Professeur au Gymnase de cette ville, dont le nom est cité plusieurs fois, comme autorité, dans les Travaux de la Commission de 1833 (3) & dont les recherches paraissent effectivement très consciencieuses.

On va présenter successivement les données de ces documents sur le last & le tonneau, dans leur double application en Douane & pour les transactions du Commerce.

1^o. Last & tonneau de jauge

D'après le Recueil des Règlements de Douane, le diviseur de la formule de jaugeage est :

$$\begin{array}{rcl} \text{Pour obtenir la jauge en tonneaux (tumna)} & - & 94 \\ \text{So.} & \text{id} & \text{en lasts} & - & 188 \quad (4). \end{array}$$

D'un exemple de l'application de cette formule à une embarcation de dimensions données, résulte, pour cette embarcation la jauge relative ci-après (non déduit $\frac{1}{6}$ ou $\frac{1}{12}$, suivant la grandeur du bâtiment pour l'espace occupé par la chambre $\frac{1}{2}$).

$$\begin{array}{rcl} \text{Tonneaux} & - & 631 \\ \text{Lasts} & - & 315 \frac{1}{2}. \end{array}$$

Ces deux quotients, - porte la formule, - représentent la

(1). Ce Recueil fait partie de la Collection générale des lois de l'Empire. Il est en langue russe.
(2). Practisches Rechenbuch für inländische Verhältnisse.
(3). Notamment Vol. 1. 1^{re} partie p. 503.
(4). Ces documents se prêtent à deux applications :
- Un Cours moyen général en fait à Riga, en 1845, transmis par l'Ambassade du Roi à S^t Pétersbourg, au Dépt des affaires étrangères et communiqué par ce Dépt au Ministère du Commerce, en 1846.
- Un État du Cours moyen général en fait à S^t Pétersbourg, pour les quatre années 1842 à 1845. Même Communication.

capacité de l'embarcation jaugeée =

Le Recueil avertit que ce mode de jaugeage est indiqué dans l'Instruction, aux Jaugeurs, Du 13 Septembre 1811.

Il ajoute : -

« Art 169. Remarque 2. - Si le Subcargue ou le Capitaine d'une embarcation présente un Certificat de jauge en Quilos turcs ou en tonneaux grecs, on évaluera, comme suit, ces mesures en cosites russes

« 66 Quilos turcs = 1 last

« 1 $\frac{13}{20}$ Tonneaux grecs = $\frac{1}{2}$ »

Cette évaluation, aux termes d'une note du Recueil, résulte d'une Décision Du 5 juin 1831 (1).

Le Manuel se réfère à cette même Instruction Du 13 Septembre 1811, sur le mode de jaugeage en Russie, & cite également les Deux Diviseurs précédemment indiqués, suivant qu'il s'agit de tonneau ou de last, savoir :

— 94

— 188 (2)

Seulement, il choisit, pour l'application de cette formule, un exemple différent dans lequel la jauge, en tonneaux & en lasts est dans le rapport suivant : -

— Tonneaux — 421

— Lasts — 210

Il se réfère, en outre, à l'article précité du Recueil des Réglements de Douane, pour le rapport du last russe au Quilo turc & au tonneau grec.

Mais il indique ce rapport comme suit : -

— 60 Quilos turcs — 1 last.

— 1 $\frac{13}{20}$ Tonneau grec — $\frac{1}{2}$ (3).

Sont :

(1) Art. 169 - p. 82.

(2 & 3). 2^e partie. p. 286.

Soit :

- Pour le tonneau grec, - identik parfaite avec l'évaluation du Recueil ;
- Pour le Quilo turc - Différence de $\frac{1}{10}$ avec l'évaluation du Recueil (66 Quilos pour 1 last).

Le Manuel ajoute (1) :

« Le Quilo turc pouvant contenir un poids de 69 livres, russes (2).
« le poids du last russe peut être calculé à _____ 103 $\frac{1}{2}$ pouds ».

Il évalue, en outre, -

- Le tonneau russe, à _____ 53 $\frac{3}{4}$
- Le tonneau grec, à _____ 62 $\frac{7}{10}$ (3)

Pour les mesures russes, last & tonneau, il résulte des données comparatives, du Recueil & du Manuel : -

- Que le tonneau est la moitié du last ;
- Que ces deux mesures, considérées comme unités de pesanteur, peuvent être évaluées en unités françaises, - sur la base généralement adoptée, de 16 kil. 381 pour le poud russe, - à :

| | | | |
|------------------------|-------|-----|---------|
| - <u>Last</u> _____ | 1,864 | kil | 976 |
| - <u>Tonneau</u> _____ | 932 | | 488 (4) |

(1). 2^e partie - p. 286.

(2). La livre russe = 0 kil 410.

(3). 3^e partie - p. 286.

(4). Cette double évaluation est celle qui résulte de la donnée du Recueil des Règlements de Novorossie, - (66 quilos pour 1 last) combinée avec celle par laquelle le Manuel établit le rapport du last au poud russe. Il faut la réduire de $\frac{1}{10}$, si l'on prend pour base le rapport du quilo au last, adopté par le Manuel, (60 quilos pour 1 last).

Le poids relatif des deux mesures n'est tel que :

| | | | |
|------------------------|------|-----|-----|
| - <u>Last</u> _____ | 1695 | kil | 433 |
| - <u>Tonneau</u> _____ | 847 | | 716 |

Les deux évaluations précitées sont comparativement de $\frac{1}{10}$ plus faibles, si l'on prend pour base de calcul l'évaluation métrique du quilo turc - 85 kil 640, telle qu'elle est donnée par la correspondance de l'ambassade du Roi à Constantinople (5) :

| | 66 quilos | | 60 quilos |
|------------------------|-----------|-----|-----------|
| - <u>Last</u> _____ | 1695 | 240 | 1523 |
| - <u>Tonneau</u> _____ | 846 | 120 | 761 |
| | | | 508 |

Si l'on admet que le Recueil des Règlements de Novorossie, en comparant le last au quilo arabe ou turc, contrairement au Manuel, le quilo de capacité, on aurait, pour la capacité du last & du tonneau, 44304, à raison de 33 kil 684 pour le quilo (6) :

| | 66 quilos | | 60 quilos |
|------------------------|-----------|--------|-----------|
| - <u>Last</u> _____ | 92 | hectol | 332 |
| - <u>Tonneau</u> _____ | 11 | | 116 |
| | | | 10 |
| | | | 004 |

De ces deux données, aucune ne serait suffisante; car ce n'est pas en mesure de capacité que s'exprime la jauge d'un bâtiment; c'est en mesure de solidité.

(5) Le Quilo, d'après les indications fournies par l'Ambassade, est habituellement une mesure de capacité, employée surtout pour les céréales.

Il est cependant usité, aux Paristours, comme mesure de pesanteur, & dans ce cas, il représente en unités métriques, le poids métrique ci-dessus.

(6) Evaluation de l'Ambassade.

Le Manuel seul, on vient de le voir, a donné le poids des deux mesures.

Il l'a déduit du rapport du Quilo turc au pound russe.

Or, le Quilo, en Turquie, étant habituellement une mesure de capacité pour les Céréales (1), la conversion, en une mesure de pesanteur, ne semblait-elle pas indiquer que, dans la pensée de l'auteur du Manuel, le last & le tonneau de jauge doivent être regardés comme deux mesures de pesanteur?

Le Recueil Des Règlements de Douane, en donnant le rapport légal du last russe au Quilo turc & au tonneau grec n'indique pas si les mesures comparées sont des solides ou des mesures de pesanteur.

D'après le Cours moyen général du frêt à Riga, en 1845, transmis, au Ministère du Commerce, par le Département des Affaires étrangères (2), le frêt, pour Londres, dans cette période a été de 75 shillings pour 165 pièdes cubes anglais ($93^{\frac{7}{8}}$ pour 4 ^{mètres} 625) répondant à environ 2 lasts russes.

Les points de fait, à réviser, sont donc ceux ci-après: -

- La jauge des bâtiments, en Russie, est à dire, le résultat précédemment indiqué de la formule de jaugeage (4), exprimé bien, d'après la lettre des Règlements, les divisions de la capacité de l'embarcation jaugee. Mais, en Douane, les droits de navigation, dont le last & le tonneau peuvent être indifféremment la base, sont liquidés sur le nombre trouvé des divisions de cette capacité, ou sur un nombre déterminé de lasts ou tonneaux de poids, auquel est ramenée, par un

(1). Voir, page précédente Note (*).

(2). Ci. avant, page 4.

(3). Id. page 3. Note 4.

(4). Id. pages 3 à 5.

calcul analogue à celui du Manuel de Mittau, la capacité constatée par le jaugeage ?

- Dans la première hypothèse, la capacité du last & du tonneau de jauge est-elle uniforme pour tous les ports de l'Empire, pour ceux du Nord (Baltique & Mer Blanche) comme pour ceux du Sud (Mer Noire & Azof) ?

- Dans l'hypothèse encore de cette uniformité, que la lettre des Règlements (1) semble impliquer (2), quelle est, en unités russes, l'expression numérique du Solide appelé last ?

Peut-on regarder comme exacte l'indication ci-avant du Cours moyen général du frêt à Riga, en 1845, d'après laquelle le last russe équivaudrait à — 2^{mètres} 3362 (3) ?

Le doute qu'impliquent ces deux dernières questions provient de ce que le Recueil des Règlements de Douane & le Manuel, dans leur évaluation du last précédemment cités (4), en prenant leurs points de comparaison seulement dans les unités correspondantes du Système turc (Quilo) & grec (Tonnellada), peuvent être supposés n'avoir eu en vue qu'un last usité dans les ports méridionaux de l'Empire que fréquentent les bâtiments turcs & grecs.

Le Bureau des Législations étrangères, dans le N° des Circs divers où il a inséré la traduction de l'Edikase du 26 juillet 1845 (5) a évalué le poids du last russe à — 982^{livres} 342.

Cette évaluation a été reconnue très faible.

Voici le motif qui l'avait fait adapter :

La lettre des Règlements, sur les Droits de navigation, impliquant, ainsi qu'on l'a déjà dit, l'uniformité, dans tous les ports de l'Empire, de la base de ce Droit, le traducteur

(1) - Instruction pour les Capitaines de vaisseaux N° 1^{er} précédique.

(2) - Car la non-uniformité de la base implique une différence dans le Droit que les Règlements semblent présenter comme uniforme.

(3) - Ci-avant. p. 6.

(4) - Id. p. 3 & 4.

(5) - Législation Commerciale, N° 14 (Septembre & Octobre 1845).

du Bureau Des Législations étrangères, sans donné aucune sur le rapport du last de jauge russe au tonneau de jauge français - sur celui du last russe au tonneau russe, - avait pensé que ce droit ne pouvait être liquidé sur le last d'affectement dont il voyait le poids, dans les ports russes, varier, suivant la nature du fut, entre 2.400 & 7.920 livres russes (982 kil & 324 kil 30) [1].

Jusqu'en 1845, les Droits de navigation avaient été calculés, au Ministère du Commerce, sur un last de 2000 kilogr. (4,873 liv. russes) admis, on ne sait trop sur quelle autorité, & applicable au tonneau d'affectement, non au last de jauge.

En recourant, en Octobre 1845, à quelques Métrologies dont le Ministère venait de faire l'acquisition le traducteur trouva dans celle de Tourin l'une des plus récentes & des moins incomplètes, qu'on a déjà citée, que le tonneau russe, pour les ports autres que Rival & Riga, était de 2.400 liv. (984 kil), - ceux de Rival & de Riga ne différant que de quelques kilogrammes, en plus.

Cette évaluation, à raison du caractère de précision qu'elle présente, & plus encore, de la presqu'identité pour tout l'Empire, - paraît une base préférable à celle de 2000 kilogr.

On suppose que Tourinther, qui ne donne pas le nom russe du tonneau, qui, à côté de ce qu'il appelle le tonneau de Russie, inscrit le tonneau de mer des autres pays - avait appliqué, au last russe, la dénomination de tonneau & l'on adopta, pour le last, le poids de — 982 kil. 842.

Cette évaluation était fautive.

On l'explique; on ne la justifie pas.

(1) Tourinther - Dictionnaire des poids & mesures - 4^e Bruxelles. 1840. pages 179 à 206.

2.400 liv. (60 pouds) - { Colle de poisson (Rival).
Cire.

3.200 id. (80 id.) - Cumin, - Chandelle &c.

4.000 id. (100 id.) - Cire en paquets, - Saumon &c.

4.800 id. (120 id.) - Cuivre, fer, - Huiles &c.

6.480 id. (162 id.) - Sel (Riga)

7.920 id. (198 id.) - &c. (Rival).

(2) Id. 1^{re} page 240.

59

2. Last & tonneau d'affrètement.

En Russie, comme en France, l'affrètement des bâtiments de commerce se calcule, non sur leur capacité absolue, mais sur la quantité effective de marchandises que ces bâtiments peuvent charger, en raison de la forme de leur coque, du volume & du poids relatifs des dites marchandises.

On s'est de vaste, dans le Cours moyen du frêt, à Riga, en 1845, une capacité de 165 pièdes cubes anglais ($4^{\text{mètre cube}} 67^{\text{52}}$), prise pour une seule destination, comme bate d'affrètement (1).

Dans le même Tableau, pour les Circulaires, le frêt, sur Londres, est calculé au Quarter d'Angleterre ($290^{\text{lit}} 75^{\text{2}}$) (2).

Pour la Graine de lin, expédiée à Stettin, il est calculé sur les 24 barils comme représentant un last (3).

✕ Mais la base de l'affrètement, en général, paraît être, en Russie, le last, comme en France, le tonneau.

En Russie, toutefois, comme en France, comme dans tous pays commerçants, cette base même varie presque pour chaque marchandise.

En France, l'usage & la loi ont bien consacré un tonneau moyen dont le poids est fixé à 1,000 kilogr (4).

Mais, en dehors de ce tonneau moyen, les Règlements administratifs de la Douane admettent, pour certaines marchandises, un tonneau exceptionnel, fixé, pour la houille par exemple, à 1,500 kilogr, sur lequel se fondent certaines opérations des agents de la Douane (5).

Les Règlements de Douane russes admettent-ils

(1) - C. avant, page 6.

(2) - 4 Shillings, par Quarter ($1^{\text{fr.}} 72^{\text{c}}$ par Shetol.)

(3) - 30 Chubers. ($3^{\text{fr.}} 50^{\text{c}}$) par last.

(4) - La Douane reconnaît, en 1816, que le poids spécial du tonneau pour une marchandise déterminée varie entre 350 kil (Cannelle et Chenille) et 1077 kil (marchandise en vrac) (6).

(5) - Lois et Règlements des Douanes - Vol. 30 - 1833 - Circulaire du 28 Mars 1810.

(6) - Lois &c. - Vol. 9 - p. 513. Circulaire du 30 Nov. 1816 - N° 226.

aussi : -

- ou - Un last moyen pour l'ensemble des opérations de cette Administration.
 & - Un last exceptionnel pour certaines marchandises ?

Le Recueil des Réglements de Douane & le Rapport de la Commission de 1833 ne donnent, à cet égard, que des indications trop peu précises & surtout trop peu identiques.

On lit, par exemple, au Rapport imprimé, antérieurement, en 1831
 « A Riga, le tonneau de sel a 4 bocks & la last de sel 18
 « tonneaux de sel. De là, il suit que le tonneau de sel est égal à 6,46
 « tchetverts & la last de sel à 14,535 tchetverts russes.

« Les mesures susnommées s'emploient, non seulement pour les
 « céréales, mais aussi pour les graines de lin & de chanvre, - pour les pois
 « les lentilles, les pommes de terre, les fèves &c.; le tonneau de sel est
 « aussi employé pour mesurer la chaux.

« A la Douane, pour prélever l'impôt du sel, on emploie un
 « tonneau de sel particulier qui se rapporte, au tonneau de sel ordinaire
 « comme 3 à 4 (1). »

Le Rapporteur de la Commission aurait dû écrire la tonne de sel, pour éviter, entre cette mesure & le tonneau de jauge, une confusion sur laquelle on va revenir tout à l'heure (2).

Le last ordinaire de sel, à son compte, représente, à Riga, une
 capacité de _____ 30 ^{hect.} 509, soit 3050 ^{kilogr.} 900 (3).

La tonne ordinaire de sel _____ 1 700, — 170 1/3

Il avait dit, quelques pages avant : -

« A Riga, la last de sel contient 18 tonneaux (tonnes) ou 1/1 ^{tchetverts} 6/5 (4) »

Ce last égalerait donc _____ 24 ^{hect.} 506, soit 2450 ^{kilogr.} 60.

Cette tonne _____ 1 361, — 136 10.

(1) - Rapport &c. vol. 1. 2^e édition. p. 504

(2) - Voir suivante, alinéa 1, et note 3.

(3) - L'hectolitre de sel, pèse, en général, 100 kilogr.

(4) - Le tchetvert russe = 200 ^{lit.} 900.

(5) - Page 501. Alinéa 6.

Pour Riga, le Rapporteur ne signale pas de last ou tonne, spécialement employés en Douane, comme à Rêval.

Or Mittau, d'après le Rapporteur, le last, pour le sel, serait le même qu'à Riga (1).

On Recueil des Règlements de Douane, on lit.

à Art. 728. Pour le sel étranger, importé en vrac dans les ports des Gouvernements de la Mer de l'Est (2). ... la quantité totale des chargements peut être évaluée en multipliant le nombre des tonnes (botchka) (3) importées, par les poids ci-après, qui représentent le poids d'une tonne (4):

| | | | | |
|------------------------------|------------------------------------|----|-------|-----------|
| Sel de France (5) | Amiens (Hes) | 9 | po. " | (147 429) |
| | Marseille | 9 | 10 | (151 524) |
| | Cette | 9 | 20 | (155 619) |
| | La Rochelle | 8 | 20 | (139 331) |
| | S ^t Martin (Ile de Rhé) | 8 | 10 | (125 145) |
| | Sables d'Orne | 8 | 20 | (130 338) |
| | Normandie | 8 | " | (121 648) |
| Sel de Portugal | Le Croisic | 8 | 20 | (130 239) |
| | Libres | 9 | " | (147 420) |
| Sel d'Angleterre - Liverpool | Lisbonne | | | () |
| | en masses | 15 | " | (245 715) |
| Sel d'Angleterre - Liverpool | concassé | 8 | 56 | (133 591) |

On le voit, les indications, des deux documents, l'un officiel, l'autre semi-officiel, diffèrent sur bien des

(1). Page 505. Alinéa 6.

(2). Courlande, Esthonie, Livonie.

(3). Il ne faut pas confondre la botchka (tonne de marchandises) avec la tonna (tonneau d'eau) (6) que les Règlements russes distinguent toujours l'une de l'autre.

(4). Recueil des Règlements 8^e page 12.

(5). En 1845.

(6). Recueil 8^e Supplément à l'art 728. p. 449.

Le Tableau annexé du Recueil donne le poids relatif des sels d'Egypte, d'Italie, d'Espagne &c.

(*) Comant, page 3.

points.

D'après le Rapporteur : -

- 1^o Le last & la tonne de sel seraient, en Douane, une mesure de capacité;
- 2^o Ce last & cette tonne, pour les opérations de la Douane, ne seraient pas, à Rêsel, les mêmes qu'à Riga & à Mittau;
- 3^o Ce last & cette tonne seraient, à Rêsel, la base du paiement de l'impôt sur le sel;
- 4^o Ce last & cette tonne de Douane seraient, toujours à Rêsel, de $\frac{1}{2}$ plus petite que le last & la tonne du commerce, - ce qui semble impliquer un last & une tonne de capacité & de poids uniformes pour tous les Als étrangers, sans distinction de provenance.

D'après le Recueil des Règlements : -

- 1^o Le last & la tonne de sel, dans les Douanes des trois Gouvernements de la Mer de l'Est seraient, tous deux, mesures de pesantéur, la tonne étant toujours, comme base d'opération, une mesure de pesantéur;
- 2^o Le last, ou plutôt la tonne, pour le mesurage du sel dans ces trois Gouvernements, seraient le last & la tonne de Riga;
- 3^o Ce last ou plutôt cette tonne seraient, en Douane, la base légale de l'évaluation des chargements de sel arrivant en Riac. Les Règlements cités n'en font pas une base d'impôt & on le conçoit, le droit en Douane, se payant, à l'entrée, dans tout le Nord de l'Empire, d'après le poids;
- 4^o Ce last ou plutôt cette tonne, dont les Règlements ne donnent pas la proportion au last & à la tonne du commerce, - représenteraient, pour la Douane, une pesantéur très diverse, suivant leur provenance, non seulement de telle ou telle contrée d'Europe - mais même des différents marchés d'une même contrée.

Entre les données du Rapporteur de la Commission

de 1833 & celles du Règlement général des Douanes, il n'y a pas d'hésitation possible, surtout quand la pratique des Douanes est le fait à constater.

Le Manuel du Professeur Paucher a soigneusement & simplement reproduit les Données du Recueil officiel. Il ajoute que la Décision du Ministère des Finances, qui a prescrit, en Courlande, l'application de la tonne de Riga avec ses pesanteurs diverses, comme base de mesurage du sel, porte la date du 5 Avril 1838 (1).

Pourquoi les détails qui précèdent ?

Pour donner un nouvel exemple de l'embaras des traducteurs, du Bureau des Législations étrangères, sur la valeur métrique de certaines mesures étrangères, même en présence des documents officiels.

Ces détails peuvent permettre de juger ce que pouvaient être, pour eux, le last & la tonne de sel comme base des opérations de la Douane, avant 1848, c'est-à-dire, avant la communication du Rapport, du Recueil & du Manuel, quand, pour unique ressource, ils avaient les Données, sans garantie, de la Métrologie de Fourctier, où, pour ce last de sel, ils trouvaient, avec l'évaluation métrique, déjà citée, du last de Rivel qu'on va reproduire, celles qui sont et ne sont simplement indiquées comme point de comparaison avec les Données officielles.

| | | | | |
|---------|---------------------------------|---|-----------------------|----------------------------|
| Rivel - | Sel de toute provenance | — | 7,920 liv. russes. | (3243 ^{lit} 438). |
| | Id. de France, en vrac | — | 5,750 id. | (2358 864). |
| | Id. de Lisbonne (C. de France). | | | |
| | Id. d'Angleterre - Liverpool | — | 5,600 liv. anglaises. | (2339 846). |

Il n'est pas inutile de faire ressortir l'incohérence de ces Données avec

(1). Manuel 2^e Partie. p. 267 Colonne 8.

les Données officielles.

Le Rapport sur les Travaux de la Commission de 1833 établit nettement l'emploi, sur le littoral russe de la Baltique, de deux espèces de last, celui de la Douane, celui du Commerce.

Il établit, ainsi qu'on la verra, à Riga, le last & la tonne, pour le sel, sont employés pour le mesurage d'un grand nombre d'articles importants :

| | |
|---------------------|---|
| <u>Last</u> | { Céréales - Moules grains, - Pois, Lentilles, Fèves &c. Graines de lin & de chanvre. |
|---------------------|---|

| | |
|----------------------|--------|
| <u>Tonne</u> | Chaux. |
|----------------------|--------|

Le Rapport semble restreindre, au sel, l'emploi en Douane, d'une tonne, &, par suite, d'un last intérieur à la tonne & au last du Commerce.

Cette restriction existe-t-elle ?

Les Règlements officiels viennent d'établir, - pour un seul article, le sel, - l'emploi, en Douane, depuis 1836, d'un last & d'une tonne spéciaux.

Dans les opérations d'affrètement, par le Commerce, la tonne, dite ordinaire, reste-t-elle, pour le sel, la base des opérations du Commerce ?

Cette base, dans les ports de la Baltique, est-elle, pour le last, diverse dans chaque port ?

Pour les autres marchandises, grains &c. varie-t-elle également ?

Les limites, dans lesquelles doit être renfermée la

présente Note, ne permettent pas d'entier, pour chaque marchandise, dans les détails qu'on a donnés pour le last & la tonne de sel.

On se bornera à un rapprochement de quelques indications numériques pour trois marchandises importantes, les Grains, - les Graines de lin & le Suif.

1. Grains.

Le last est indiqué, comme suit, dans les documents qu'on a cités.

Rapport de la Commission.

| | | ^{total} | ^{hectol.} |
|-----------------------|---------------|------------------|--------------------|
| Riga - 5 espèces. | Seigle | 14 766 | (30 99). |
| | Blé | 15 750 | (33 86). |
| | Orge | | |
| | Sarrasin | 19 688 | (41 33). |
| | Avoine | | |
| | Autres grains | | |
| Réval | | 14 535 | (30 51). |
| Mittau - (C. à Riga.) | | | |

Doursther.

| | | | | |
|------------------|---------------|----|-------------------|----------|
| Riga | Seigle | 15 | " | (30 73). |
| | Blé | 16 | " | (32 78). |
| | Orge | | | |
| | Avoine | 20 | " | (40 97). |
| | Autres grains | | | |
| Réval | | 24 | ^{tonnes} | (28 39). |
| Mittau | Avoine | 60 | ^{lochs} | (41 19). |
| | Malt | | | |
| | Autres grains | 48 | " | (32 95). |
| | Autres grains | | | |

Les Données du document semi-officiel & de la Météologie belge ne présentent que des différences légères.

2. Graines de lin.

Rapport de la Commission

| | | | | |
|------------------------------------|----|--------------------------|-----|----------------------------|
| Riga (Last de semences) [24 loofs] | 7 | ^{schets.} 78 | (17 | ^{hectol.} 38). |
| Riël | 14 | 555 | (30 | 55). |
| Mitau (C. à Riga). | | | | |

Doursther.

| | | | | |
|------------------------------|----|-------------------|-----|-----|
| Riga (24 tonnes ou 48 loofs) | 16 | | (32 | 95) |
| Riël | 34 | ^{tonnes} | (38 | 39) |

Ici, la Discordance est frappante ;

L'embaras des traducteurs du Bureau des Législations étrangères est facile à apprécier ;

Sans doute, entre les Données du Rapport de la Commission de 1833 & celles de Doursther le Bureau ne peut hésiter.

Mais on vient de voir les Données du Rapport sur le last de sel en complet désaccord avec celles des Règlements des Douanes.

On a vu, précédemment, qu'au Cours moyen du fréh, à Riga, en 1848, le fréh, pour les graines de lin, est calculé sur le last de 24 barils.

Ce baril est-il la tonne ou botchka⁽¹⁾ que le Rapport sur les Travaux de la Commission de 1833, évalue à 2 loofs de Riga ou 137^{lit.} 760 (2) ?

A ce compte, le last de graines de lin représenterait 48 loofs de Riga (38 hectol. 930).

(1) - Ci-avant. page 11 Note 3.

(2) - Le loaf de Riga (21 garnets de Russie) = 68^{lit.} 88.

Mais ce last serait, de $\frac{1}{3}$, plus fort que celui du Rapport de la Commission de 1833.

On vient de voir, en effet, -

- Que ce Rapport n'admet, pour le last de graines (semences) que 24 loofs ;
- Que ce loof est précisément la moitié de la tonne,

Doursther donne, pour le last de graines de lin, à Riga, une évaluation double précisément de celle du Rapport.

Mais on a remarqué qu'il le surpasse composé de 48 loofs ou 24 tonnes.

Son évaluation est précisément celle du Cours moyen du fret en 1845.

Quelle était l'autorité de Doursther ? Elle l'indique pas.

L'autorité du Cours moyen doit elle prévaloir sur celle du Rapport ?

C'est une question sur laquelle on ne peut prononcer à Paris.

3. Suif.

En Douane, le droit, à l'exportation, sur les Suifs russes, est perçu au berkhovetz (1).

Mais le last paraît être la base des transactions du Commerce de St Pétersbourg pour l'affrètement.

D'après un Etat du Cours moyen général du fret, à St Pétersbourg, de 1842 à 1845, (2) le fret est calculé sur la

(1) - Tarif de 1842.

(2) - C. avant. p. 3 Note A.

base de 2000 kilogr. par last, pour les marchandises lourdes & encombrantes, c'est-à-dire, le suif, la potasse & la chaux (1).

Dans la lettre d'envoi de ce Tableau par l'Ambassade de France, le last de suif est calculé à 120 pounds brut (1965 ^{kilogr.} 72) soit, environ, 2 tonneaux de France.

Cette mesure ne figure pas au Règlement officiel pour les taux, dans le port de St Petersburg, publié, en langue française, à St Petersburg, en 1831.

La seule mesure que ce Règlement désigne est la tonne (botchka).

Il donne seulement les règles de la fixation des taux, à raison du conditionnement matériel des tonnes, - du pesage de ce fût, dont le poids relatif peut varier de :

Il ne présente aucune indication, -

- Sur le poids absolu de la tonne (fût & suif);
- Sur le rapport de cette tonne au last.

Le Rapport sur les travaux de la Commission de 1833 ne contient aucune donnée sur le last & la tonne de suif.

Dousthro évalue le last de suif, comme l'Etat préindiqué de l'Ambassade, à _____ 120 pounds ou 4800 livres russe,
soit _____ 1965 kilogrammes.

Il ne donne pas d'évaluation spéciale pour la tonne.

(1). Pour les autres marchandises, cet Etat ne donne ni base d'affectement, ni taux de fût.

En am précédemment qu'à Rével, le last de chaux est évalué à 2050 ^{kil} ou 30 ^{kats} ¹⁰⁹ 3.

Conclusion.

Pour Des articles qui, comme les grains, les graines de lin, le suif, occupent une place importante dans le commerce des ports russes du Nord, - le Bureau des Législations étrangères, aurait intérêt à connaître, d'une manière précise, -

- En ce qui concerne les grains -
 - Si le last d'affrètement varie dans la proportion indiquée ci-avant, pour les trois ports qu'on vient de désigner?
 - Si les évaluations, en hectolitres, présentées par le Rapport de la Commission de 1833 & par Toursther, doivent être réputées exactes?
 - Quel est, dans les transactions habituelles de la Douane & du Commerce, le poids moyen du last de grains?
- En ce qui concerne les graines de lin, -
 - Si, comme on doit le supposer, le last varie, pour les ports préindiqués, dans la proportion donnée par le Rapport de la Commission de 1833?
 - Dans l'affirmative, - quel est le poids moyen, en Douane & dans les usages du Commerce, - du last de graines?
- En ce qui concerne le suif, -
 - Si, pour les expéditions du Commerce, le poids du last, à St Pétersbourg, est bien 120 pouces ou 4800 liv. russes, donné par l'Ambassade de France & par la Métrologie de Toursther?
 - Quel est le poids moyen de la tonne?
- Pour les marchandises autres que sels, grains, graines, suif &c.
 - Si le frêt se règle, en général, sur une pesanteur moyenne

De 2000 kilogrammes, ou, - comme en France, sur une
pesanteur variable pour chaque marchandise ?

- Dans cette dernière hypothèse, - quelle est la base adoptée
 pour quelques unes des marchandises importantes en
 Douane & dans l'usage du Commerce ?

Poids & Mesures De Finlande.

On a annoncé, au commencement de la présente Note, que les observations, qui y sont consignées, ne portent pas sur les mesures inscrites aux Tarifs & Règlements spéciaux de la Finlande (1).

Le Ministère du Commerce n'a eu connaissance de ces Tarifs & Règlements qu'à une époque toute récente (2).

L'étude n'a pu encore en être faite.

Les deux Tarifs d'entrée & de sortie, communiqués par le Département des Affaires étrangères, à la date d'Avril 1839 (3), sont rédigés en finlandais ou plutôt en Suédois.

Une traduction russe, publiée en 1841, a été jointe à cette communication, qui renferme, en outre, un assez grand nombre d'actes - portant interprétation ou modification du Tarif, - qui ont été rendus depuis 1839.

Le seul Document, que le Ministère possède sur les poids & mesures de Finlande, est une Note avec Annexes, insérée au 1^{er} Volume du Rapport de la Commission de 1833 (4).

De cette Note, il résulte que les poids & mesures, ayant cours légal en Finlande, sont ceux de Suède.

Elle ajoute (1841) que ce renseignement est extrait d'une Communication adressée de Helsingför en Avril 1833, à M^{re} le C^{te} Cancrin, Ministre de l'Intérieur en Russie.

(1). Page 1. Alinéa 1.

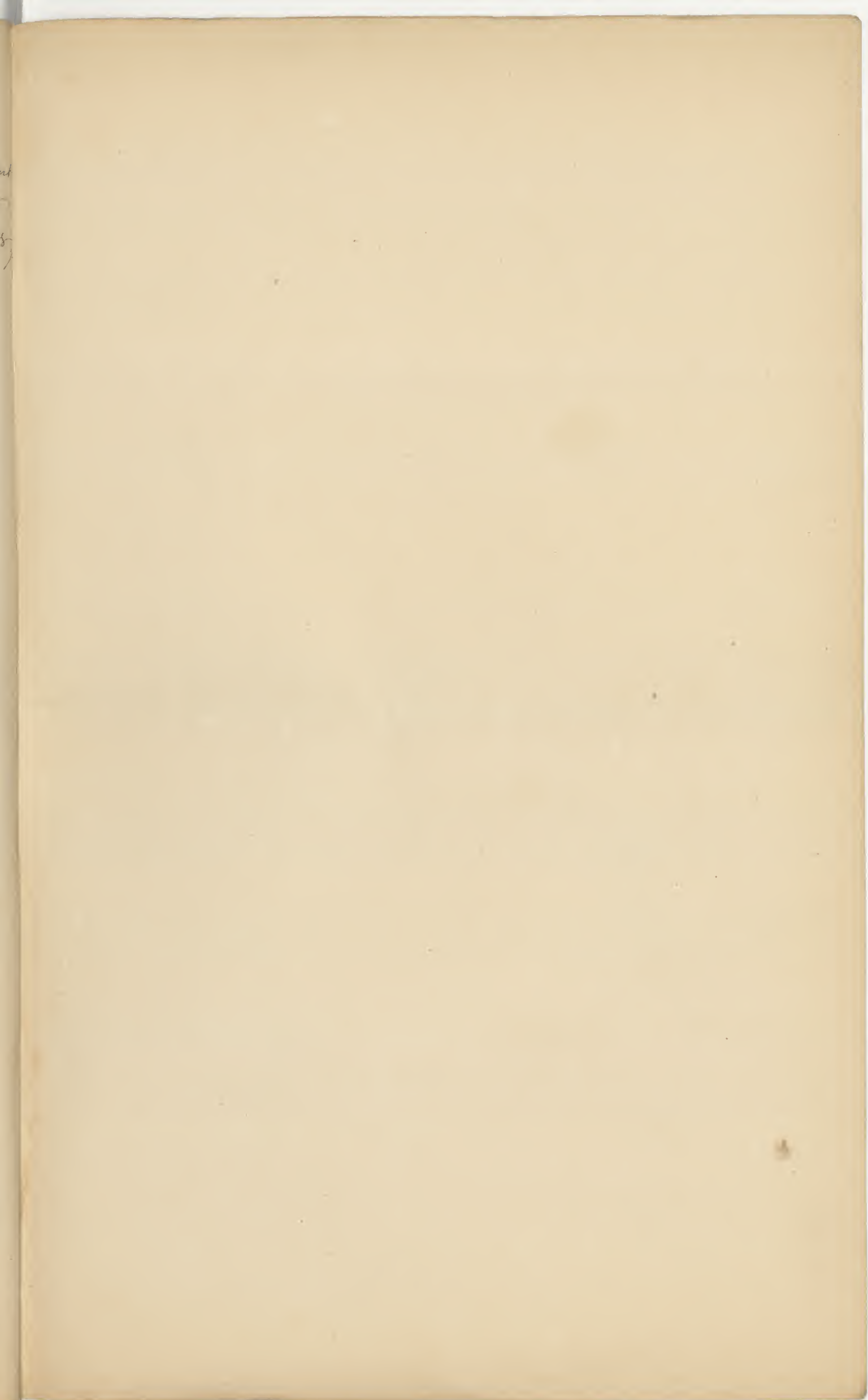
(2). Communication du Dep^t des Aff^{es} étrangères du 3^e Dec^r 1841.

(3). Helsingför. Cette Note a été publiée par un Employé Supérieur des Douanes.

(4). Note n^o 133.

- Addition n^o 496.

On suppose que les Données de la Note du Rapport répondent
aux besoins de la traduction des Tarifs finlandais, dans lesquels
les bases de la tarification paraissent, du reste, peu nombreuses,



Division
du Commerce Extérieur.

Bureau des
Législations Étrangères.

Mars 1851.

Mission de M. Leuzon-Ledre
en Russie.

Instructions
au point de vue de la législation commerciale.

Dans les présentes Instructions, deux parties
distinctes, —

— L'application aux produits étrangers du nouveau
tarif des droits, ses conséquences pour l'importation en
général, et pour l'importation de la France, en particulier.

— Les bases mêmes de quelques uns des droits qui
frappent la marchandise ou la coque des bâtiments.

I Nouveau tarif des Droits.
Son application.

La législation des Douanes russes vient de subir
d'importantes modifications.

Pour le commerce européen, un nouveau Tarif
général a été publié, le $\frac{13}{25}$ Octobre 1850. Il est en vigueur

Depuis

Depuis le 1^{er} Janvier.

Ce Tarif embrasse, dans sa sphère d'action, — aux termes du paragraphe 1^{er} des Règles générales pour sa mise à exécution, —

- Toutes les Douanes de terre & de mer,
 - de l'Empire;
 - du Royaume de Pologne;
- Toutes les Administrations réunies de quarantaine et de douane des provinces transcaucasiennes, établies sur la Côte Orientale de la Mer Noire;
- La Douane de Tiflis, en ce qui concerne les marchandises importées, de l'Étranger, par la mer Noire et transportées, de Redoute Kalé ou de Soukountalé, à Tiflis (1.)

Il règle les conditions, dans toutes ces Douanes, —

- De l'importation;
- De l'exportation.

À l'exportation, les marchandises forestières seulement restent soumises au régime que leur avait imposé, en 1820, le Tarif spécial confirmé par l'ukase de 1820. (2.)

Ce Tarif a remplacé les deux Tarifs distincts, qui, avant Janvier 1851, régissaient

- la Russie, dans son commerce avec les autres Pays de l'Europe. — Tarif du 28 Novembre 1841.
- le Royaume de Pologne. — Tarif du ^{19 Septembre} 16 Octobre 1843.

Dans la Russie d'Europe, le G^d Duché de Finlande reste toujours soumis à son Tarif spécial, bien

(1) Règles générales pour l'application du Tarif. § 1, page 157.

(2) Exportation, II^e Tableau n^o 18. Marchandises forestières, page 94.

que le Tarif Général d'Octobre 1850 ne rappelle pas expressément cet Acte, comme l'avait rappelé le Tarif Général de Novembre 1841. (1).

Pour les Provinces transcaucasiennes, dans le nouveau Tarif, le régime des importations et des exportations reste limité aux frontières et aux marchandises expressément désignées par ce Tarif. (2).

Les autres frontières les autres marchandises continuent à être régies, soit par le Tarif spécial aux Provinces, soit par le Code des Douanes de l'Empire. (3).

Le nouveau Tarif général présente, pour le fond et pour la forme, d'importantes et nombreuses différences avec celui de 1841.

Pour la forme, ces différences ont été, tout d'abord, l'objet d'un travail spécial au Ministère.

Pour le fond, elles ont été attentivement étudiées, dans les bureaux, en présence, à la fois, —

- de la correspondance du Département des Affaires Étrangères,
- des rapports nombreux et intéressants, fournis par M. Henry, sur les résultats de sa récente Mission en Russie.

Au point de vue de l'intérêt français, l'Ambassade de France avait immédiatement signalé, dans un travail étendu, les avantages que fait le nouvel acte à un grand nombre de produits français, de l'industrie parisienne spécialement.

Ces résultats ont été portés à la connaissance du Commerce par la voie du Moniteur Universel.

(1) Règle générale, R. § 1. page 171.

(2 et 3) Règle générale, R. § 19 à 22, pages 168 et 169.

A l'avance, ils avaient été en majeure partie annoncés aux comptes-rendus des recherches, par lesquelles M. Fleury s'était mis en mesure de répondre aux questions que lui avaient posées les Instructions du 9 Mai 1850, de fournir les renseignements qu'elles lui demandaient.

Dans ces recherches exposées avec beaucoup de netteté, M. Fleury avait, en général, mis les informations à des sources sûres, puisque la publication du nouveau Tarif les a pleinement confirmées.

Au point de vue de l'intérêt autrichien, un travail de comparaison, entre les deux Actes de 1850 et de 1841, a été publié par l'Administration autrichienne. Ce travail a été, dans les bureaux du Ministère, l'objet également d'une étude attentive.

Les Bureaux ont suivi, avec soin, dans les Revues, dans les Journaux anglais, belges, néerlandais, - les appréciations diverses du nouvel Acte russe au point de vue de l'intérêt respectif des Pays-Bas, de la Belgique, de l'Angleterre, dans celles de ses dispositions qui touchent, plus directement, l'intérêt commercial et industriel de chacune de ces Puissances.

Le nouveau Tarif compte, en ce moment, trois mois d'application.

Les résultats, consignés dans les travaux, dans les documents, dans les feuilles qui viennent d'être sommairement

14
rappelés, ont été constatés, — ou au moment même de l'apparition de l'acte, — ou quand il n'avait encore subi que l'insuffisante épreuve des premiers jours de son exécution, à une époque de l'année, d'ailleurs, où la mer n'est pas encore ouverte.

Celle des trois mois écoulés depuis le 1^{er} Janvier doit permettre d'en juger, avec un peu plus de netteté, les conséquences pour les grands intérêts soumis à son action, mais toujours sur des opérations nécessairement encore un peu restreintes.

En France, à Paris particulièrement, certaines modifications avaient dû être accueillies avec une satisfaction vive.

Des expéditions nombreuses ont été immédiatement faites par les industries pour lesquelles le poids des droits de 1841 a été allégé.

Ces expéditions, obligées d'emprunter la voie de terre, n'ont pu comprendre que les articles auxquels leur valeur, sous un volume relativement peu considérable, permet de supporter les frais de l'envoi par terre.

Avec la réouverture de la navigation va commencer l'épreuve sérieuse, positive, et sur une large échelle, des conséquences des tarifications nouvelles.

Ces conséquences sont, pour le Ministère du Commerce, d'un vif intérêt.

L'attentive constatation en est recommandée au zèle intelligent de M. Leouzon-Leduc.

Au point de vue, tout d'abord de l'intérêt français, ses observations fourniront, au Ministère, un utile moyen

Le contrôle de celles qu'il continuera de recueillir
dans la correspondance du D^{pt}. des Affaires Étrangères,
dans les publications particulières auxquelles, en
France, ne peut manquer de donner lieu l'intéressante
question des résultats du nouveau régime des Douanes
de l'Empire sur un marché auquel la France a
fourni, en produits de son sol et de son industrie,
une valeur de —

— En 1848 — 14, 515, 290 fr. (valeurs de 1848)
— En 1849 (id. de 1849)

Les observations de M. Léonon Leduc devront
s'étendre aux résultats qui pourront être constatés
pour le commerce des Puissances dont la France
remonte surtout la concurrence sur ce vaste marché,
où il lui importerait tant d'accroître la somme
de ses débouchés.

Les faits qu'apportent, au Ministère, les documents
officiels ou privés dont il cherchera à toujours s'entourer
ont besoin de trouver un point de comparaison, une
sorte de criterium dans ses agents immédiats.

aux résultats matériels de l'importation
française et étrangère ne devront pas se borner les
études de M. Léonon Leduc.

Vraisemblablement, ses relations avec les Chefs
de quelques unes des maisons ^{françaises} de commerce de St.-
Petersbourg, l'auront mis à même déjà de juger ce
qu'elles espèrent de la nouvelle législation des Douanes,
ce qu'elles ont encore à désirer pour l'industrie de la
France, les conceptions importantes que vient de lui

15

faire cette législation.

Le contre-coup de ces concessions pour les industries russes, dont la protection du Tarif de 1841 avait provoqué, soutenu la concurrence avec les produits français, a dû déjà se faire sentir à ces industries. Leurs doléances actuelles, leurs appréhensions pour l'avenir, ont dû déjà se formuler à St. Petersbourg, à Moscou et sur les autres grands marchés de l'Empire.

Ces espérances, - d'une part, - ces doléances et ces appréhensions, d'autre part, - sont des éléments importants de l'appréciation des effets du nouveau Tarif.

M. Léonon Ledue est invité à les consigner, avec soin, dans ses études sur cet acte.

Ce qui précède, on le voit, se rapporte aux conséquences du Tarif en ce qui concerne la Russie proprement dite.

Dans sa lettre du 11 Février, M. Léonon Ledue indiquait, comme une grave mesure, la suppression de la ligne de de Douane qui a séparé, jusqu'à la fin de 1850, la Russie de la Pologne, et l'application d'un commun Tarif à ces deux vastes divisions du Marché russe.

L'étude des conséquences de cette mesure pour les relations de l'Empire surtout avec la Prusse et l'Autriche, sera le complément des observations de M. Léonon Ledue.

On ne peut trop la recommander à toute son attention.

II Bases de quelques uns des Droits inscrits aux Tarifs russes.

A l'époque de son départ pour sa mission de 1846, le Ministère avait, par des Instructions spéciales, - signalé à ses investigations, les lacunes que présentent les documents du Bureau des Législations Étrangères, sur un certain nombre de mesures de pesanteur, de contenance de solidité qui, dans les tarifs russes, servent de base à des droits importants de ces tarifs, aux opérations commerciales les plus courantes.

Le 1^{er} Décembre 1846, M. Léonon Ledue écrivait de St. Pétersbourg:

„ Les renseignements, qui nous sont demandés par le Bureau des Législations Étrangères, au sujet du last et du tonneau de jauge et d'affrètement, sont excessivement difficiles à recueillir.

„ En dehors de l'Ad.^{on} officielle, nous n'avons trouvé personne qui pût nous aider à résoudre les questions qui y sont proposées, et à établir une théorie précise.

„ Quant aux Employés avec lesquels nous nous sommes mis en rapport, ils nous ont promis de satisfaire à nos questions. Mais pour cela ils ont demandé un délai.

Avant l'expiration de ce délai, M. Léonon Ledue avait quitté la Russie.

Les incertitudes du Bureau des Législations Étrangères restent ce qu'elles étaient en 1846.

Elles auraient pourtant besoin d'être levées.

46

Le bureau ne peut que se référer à ses Instructions de 1846, et les recommander de nouveau, à toute l'attention de M. Léonon Leduc.

Les Employés qu'il avait alors consultés, seront peut-être à même de lui fournir les informations sans lesquelles certains Droits, on le répète, et des Droits très-importants, ne peuvent être évalués d'une manière suffisamment précise.

M. Léonon Leduc, en 1846, insistait sur la difficulté d'établir une théorie précise pour résoudre les questions de poids & mesures posées dans les Instructions qu'on vient de rappeler.

Il s'agissait simplement d'un point de fait à constater.

Qu'est-ce qu'un last de jauge, - un tonneau de jauge 3^e, pour la Douane russe -

- dans les ports de la Baltique

- dans les ports du Midi?

Quelle est, pour les Employés de la Douane russe, la capacité absolue des Deux Solides, - leur capacité relative aux Deux extrémités de l'Empire?

Au Nord, la mesure doit être une, à peine d'inégalité dans la perception du droit.

Au Midi, la mesure doit être une également, par le même motif.

Quelle est sur la Baltique et dans le Midi, pour le tonneau d'affrètement ou d'encombrement, le poids en Douane, et dans les grands ports le poids également, sur lequel sont apsis certains Droits, sont réglés les grandes

opérations de fret, de vente &c.

En Douane, pour un droit une, la base doit être une.

Dans les transactions du commerce, la mesure peut varier, en raison du port d'expédition, de la marchandise expédiée.

Dans le dernier cas, quelques indications pratiques au moins pour les grands Centres du Nord.

Les Instructions de 1846 ne se rapportaient qu'au last et au tonneau.

Leur étendue démontrait seule l'importance de ces deux mesures.

En 1850, de nouvelles incertitudes viennent de se produire pour deux mesures qui sont, au tarif des 5 Octobre dernier, comme à celui de 1841, - la base des droits sur les eaux-de-vie et les vins.

Vent-on juger de la gravité de ces incertitudes ?

Qu'on jette les yeux sur la publication ci-jointe du Ministère, - page 4, note 1.

Insulte d'insister sur la nécessité, pour le Ministère d'être fixé à cet égard, d'une manière précise.

On signale, tout particulièrement, à l'attention de M. Léonon Leduc, cette évaluation de l'Orchoft.

Ce sont là des détails sur lesquels les discordances des documents devant lesquels le Ministère est placé doivent, de toute nécessité, disparaître.

Bureau des affaires

Commerciales

Monsieur le Ministre

de la Marine

Mission dans le Nord de l'Europe

Instructions au point de vue des Traités commerciaux

M. Lézoué Leduc offre de transmettre au Département de l'Agriculture & du Commerce les renseignements de statistique commerciale qu'il aura pu recueillir dans le cours de son voyage en Danemark, en Suède, en Norvège & en Russie. Le Département accepte cette offre.

La Russie par exemple publie chaque année depuis 8 ou 10 ans, un tableau officiel de son commerce extérieur, qui pour les diverses branches d'opérations, paraît laisser fort peu à désirer. C'est sur ce document que la Division du Commerce extérieur a formé les comptes rendus qu'elle a successivement publiés dans la collection des Avis divers. Le N^o 23 joint à cette note, résume d'après cette source les résultats de 1843. Les annexes N^{os} 10, 11, & 12 y ajoutent des faits d'une date plus récente.

La Suède publie également chaque année le Collège Royal du Commerce, fait connaître les opérations des ports

du Royaume et en particulier de Hockholm
le n° 264 ci-joint des Avis divers 1 a
résumé le dernier rapport parvenu au
Ministère : L'Année n° 4 y ajoute
des renseignements fournis en partie
par la correspondance consulaire.

Jusqu'ici nulle publication ^{officielle} n'a
établi les opérations de la Norvège. Son
commerce, qui s'exerce presque exclusivement
sur les bois & la pêche ainsi que sur
les produits coloniaux tirés des
entrepôts asiatiques, s'effectue en
partie par l'intermédiaire des ports
suédois & le rapport dont il a été
parlé plus haut en mentionne
suffisamment les résultats. La pièce
n° 6, fournit en outre quelques données
sur la navigation norvégienne,
spécialement dans ses rapports avec
la France.

Quant au Danemark, il
ne publie habituellement que les
mouvements du Sund, c'est-à-dire
l'intercourse de navigation de Baltique
en mer du Nord, et vice versa, à
travers ce détroit. C'est sans doute un
objet fort important & d'un grand
intérêt, mais à proprement parler
c'est bien plutôt le commerce de
la Baltique que les opérations communes

74

du Danemark lui-même. Le N° 169
ci-inclus des avis divers donne les résultats,
comparés pour plusieurs années, des
mouvements du Sand; l'Annex. N° 5
fournit des renseignements pour 1844, en
ce qui concerne le Commerce du Danemark,
la note fournit plus loin quelques
renseignements qu'on peut considérer
comme officiels, mais qui sont
excessivement restreints & à tous égards
insuffisants; il conviendrait de chercher à
en recueillir de plus étendus.

La Finlande, enfin, étant
le but spécial de la mission de M.
Ledue, on s'est attaché, dans le cours
de cette note à résumer ses opérations
commerciales, qui, pour la majeure
partie s'effectuent par mer avec
la Suède, le reste alimentant
l'intérieur de l'Empire Russe &
spécialement Novgorode & Moscou.

Les renseignements qui vont donner
les pièces annexes suivantes peuvent donc
être considérés comme complétant, pour
répondre à la demande de M. Ledue, les
documents imprimés joints à la présente
note. En les lui communiquant, on appelle
spécialement son attention sur les points
ci-après :

Infériorité de notre navigation dans la
Pratique. Les causes en sont débattues
dans l'annexe N^o 10 et aussi en
ce qui concerne la Norvège, dans
celle N^o 6. Il importe de rechercher
si la question y est complètement &
exactement établie et de vérifier
les faits & assertions qui y sont présentés,
en signalant avec soin tout ce qui, dans
l'opinion du délégué, pourrait paraître
de nature à améliorer notre situation
commerciale.

Etat industriel des pays. Le
Département du Commerce est en généra
moins bien renseigné sur cet objet que sur
le fait même des transactions extérieures
telles que les constatent les relevés de Douanes.
Il importerait donc de recourir sur ce sujet
des données récentes et positives. Ce qu'on
vient de dire s'applique d'ailleurs moins
à la Russie qu'aux autres pays de Nord.
Les progrès manufacturiers en effet, sont
connus, suivis, au Département du Commerce
et les annexes N^{os} 11 & 12 sur les industries
de Moscou & la Manufacture des cotons, ainsi
que le document N^o 13 ci annexé, prouvent
que sur ce point il reste assez peu à
apprendre. L'annexe N^o signale
aussi quelques faits sur l'état industriel

de la Norvège. En somme, les faits
marchent, grandissent, il est
important de les signaler, et d'être
tenu au courant, et tout ce que M. Leduc
recueillera de nouveau & de précis sur ce
point sera accueilli.

Progrès de la Navigation à vapeur
dans le Baltique. Le piece N° 5
fait connaître qu'une grande
impulsion est donnée à cette navigation
spéciale qui a un grand intérêt pour
nous attendu qu'elle convient parfaitement
à notre commerce d'expédition dont
les produits sont peu encombrants.

Il conviendra d'examiner
en outre jusqu'à quel point peuvent
être suivis de succès les efforts faits par
le Suède pour créer, à l'aide de ses
canaux intérieurs, une voie nouvelle à
la navigation du Sund.

Consommation des produits français.
L'examen de nos tableaux de Douanes
constate qu'il y a quelque amélioration
dans l'ensemble de nos expéditions
de l'espèce pour les pays du Nord
européen. Il conviendrait de
recueillir les observations qui peuvent
être faites sur la qualité des produits
que nous y exportons actuellement.

Les plaintes qui se sont élevées dans
le temps, paraissent avoir porté quelque
fruit auprès de nos expéditeurs; c'est
un fait dont il serait utile de s'occuper,
ainsi que de tous ceux qui se rattachent
à l'état actuel, ou possible dans l'avenir
de nos exportations. Pour n'en citer
qu'un seul, il serait à propos d'
examiner si la condition économique
ou sociale du pays, ports ou populations,
s'est assez sensiblement améliorée pour
qu'on puisse espérer de voir s'y créer,
s'y étendre des habitudes plus
généralisées, une demande plus active de
nos articles de goût et de luxe.

Influence de la réforme du tarif britannique sur le commerce des pays à grains de la Baltique.

Ce n'est pas seulement
sur l'état économique de la 9^{de} Bretagne
que la réforme douanière de Robert Peel
exercera une influence considérable.
On doit s'attendre qu'elle modifiera
profondément aussi les conditions
commerciales des grands pays
à grains; et tous ceux qui forment
le littoral méridional de la Baltique
sont, comme on le sait, dans ce cas.

Koenigsberg,
c'est par Riga, Memel, Dantzig,
qu'affluent les grains de Courlande, de
Podolie, de Pologne, de Prusse, dont
l'Angleterre fait chaque année d'importants
chargemens, et l'état que va y trouver
le commerce des céréales créera certainement
pour le Royaume Uni de nouvelles
façilités à élargir le débouché que
rencontraient les articles manufacturés
dans les pays de Baltique.

Il sera à propos d'étudier avec
attention ce mouvement & de se tenir
au courant des conséquences qu'il peut
faire naître tant pour le régime douanier
des pays du Nord que pour la marche
de nos propres transactions.

On signale encore à l'attention de
M. Ledue les autres et nombreux renseignements
qu'il importe de recueillir sur la
navigation, le commerce, le régime
commercial, les travaux & procédés
industriels, la production & la consommation
des pays ou localités, les prix des objets,
des salaires & des transports, les voies de
communication &c &c. De tels élémens
s'offrent naturellement à l'esprit de
tout homme ayant mission d'étudier
l'état économique d'un pays, et le
Département de Commerce attend,
sur ce point, de M. Ledue, d'utiles

informations. Il conviendrait que, pour
l'étude des relations de la France avec
les pays du Nord, il se munisse du
dernier Tableau de Commerce publié
par l'Adm^{on} des Douanes. Les états
de puissance pp. 9 à 12, & les reliefs
de navigation pp. 185 à 600 lui fourniraient
toutes les indications désirables.

32

Rapport adressé à son Excellence Monsieur le ministre
de l'agriculture et du commerce, par M. Liézon Leduc chargé
d'une mission commerciale dans les pays du nord de l'Europe,
sur l'état industriel de la Finlande.

Viborg le 4 Novembre 1847

Viborg le 4 Novembre 1847

723

Monsieur le Ministre

Au commencement de cette année, j'ai eu l'honneur de transmettre à votre excellence une série de notes concernant l'état commercial et industriel de la Russie. Ces notes étaient en partie complètes, en partie incomplètes. Pour poursuivre le développement de ces dernières, et en même temps pour m'occuper avec plus de fruit les autres travaux que vous aviez recommandés à ma diligence, je vous proposais de me allouer un supplément d'indemnité. Vous me répondîtes, Monsieur le Ministre, qu'il vous était impossible pour le moment, de donner suite à ma proposition; ce qui m'obligea de mon côté à ajourner indéfiniment les travaux de ma mission commerciale.

Mais voici que les circonstances sont venues me relever de cette nécessité. J'ai pu contre mon attente, prolonger mon séjour dans le Nord de l'Europe, et y recueillir, sans qu'il m'en coûtât de grands frais, par la voie de connaissances amies, des documents utiles. Je m'empresse, Monsieur le Ministre, de vous les adresser, vous priant de vouloir bien considérer mon travail, comme une preuve de la bonne volonté dont je suis animé à l'égard de votre admirable Patrie, et aussi de la reconnaissance dont je suis ^{perme} animé pour la haute bienveillance dont vous m'avez ^{toujours} honoré.

La Finlande est une de ces contrées que frappe trop souvent l'oubli des grandes nations de l'Europe. Soit du côté où s'agitent les passions politiques, elle disparaît dans son repos, et semble morte pour la civilisation, comme pour l'industrie et le commerce. Il serait facile de montrer tout ce qu'il y a de flagrante ^{injustice} ~~injustice~~ dans un pareil oubli, et d'alléguer

au moins un barbillant intérêt sur un peuple qui avec des ressources si minimes, accomplit, à force de travail et d'énergie d'importantes résultats. Cette tâche paraît dans son ensemble serait trop vaste; je la reprendrai dans ce rapport, ainsi qu'il agira la Finlande qui au point de vue industriel.

Avant que la Russie ait soumis la Finlande à sa domination le peuple de ce pays s'adonnait peu à l'industrie proprement dite. Sans ambition politique, comme sans besoins artificiels, il ne recherchait point les jouissances apparentes de la civilisation se contentant d'en goûter au fond de l'âme les fruits les plus sains. Ce qu'il fallait aux nécessités de son existence, il le produisait lui-même ou le demandait aux Suédois ses maîtres. Mais, depuis que ceux-ci ont été remplacés par les Russes, le mouvement civilisateur qui entraîne le grand Empire dont la course progresse des autres nations de l'Europe, a aussi exercé son action sur la Finlande. Il est difficile, en effet, qu'elle restât étrangère aux progrès de l'Europe; elle, dont la Russie n'avait ambitionné la conquête que parce qu'elle devait la relier plus intimement avec celle partie du monde. Ce que la Finlande n'est jamais fait seule, ou avec du secours inefficace de la Suède qui la considérant trop comme une proie bonne à exploiter, elle devait l'accomplir soutenue par la puissance et la bonne volonté de son nouveau seigneur.

Cependant, il ne faut pas s'exagérer l'excellence de l'état industriel de la Finlande. Même aujourd'hui il offre un tableau peu satisfaisant. Ce que j'apprécie en lui, c'est la tendance à se développer tous les jours davantage. Cette tendance est si forte et si active qu'elle ne peut manquer de lui ouvrir les voies d'un bel avenir.

Quels faits se sont accomplis depuis 1826? Et dater de cette époque jus qu'en 1835, le zèle pour la création des fabriques et des manufactures se manifeste. 56 privilèges sont demandés et obtenus du gouvernement; et l'on vit s'élever successivement 21 fabriques de drap, 4 de laine et de coton, 4 de bougies et de savon, 3 de toiles de voile et de grosse toile, 3 de tabac, 3 de cuir, 2 de couleur, etc. De 1836 à 1844, le zèle s'accroît encore, et le nombre des privilèges demandés et obtenus est porté à 78. En 1842, 18 nouvelles fabriques viennent s'ajouter aux autres, et le gouvernement lui-même donnant l'exemple aux particuliers, fonde à Helsingfors, un établissement de mécanique pour la confection des instrumens nécessaires aux établissemens scientifiques et aux usages officiels du pays.

Malgré ces créations multipliées, l'état industriel de la Finlande ne parvenait pourtant qu'à des résultats minimes. C'est que la plupart des privilèges étaient tombés en des mains inquisissantes à les faire valoir. Ceux, par exemple, qui concernaient des fabriques de drap n'étaient-ils accordés, en grande partie, qu'à de pauvres ouvriers, tisserands et teinturiers, qui fautes de capitaux, étaient obligés de travailler de leur propres mains; et, pour retirer un salaire de leur travail, de mettre en œuvre la laine que diverses personnes leur confiaient, sans pouvoir rien confectionner pour la vente. Cette insuffisance de moyen devait paralyser les tendances les plus saines. Mais d'autres entraves s'ajoutaient encore à celles-là. On les trouve spécifiées dans le rapport que le Ministre secrétaire d'état du grand Duché de Finlande présentait à l'Empereur en 1836.

Les entraves, d'après ce rapport, se réduisent à quatre;

Le manque de capitaux, l'entrave franchise des produits

russes dans la Finlande, les petits droits dont y sont
frappés les produits Suédois, et enfin l'impossibilité des
produits Finlandais à lutter avec les produits étrangers,
ce qui rend l'importance de mesures toujours nécessaires aux

Il était difficile de supprimer à la fois toutes ces causes fatales
qui touchant aux questions de douane était surtout fort délicat. En effe-
t comment le gouvernement impérial pouvait-il condamner les produits de la
métropole à payer un droit en entrant dans une de ses provinces? A quel
prix eût renoncé à un des plus grands bénéfices de la conquête; et tout en
à plaisir une industrie sur laquelle vident tomber les premières fructu-
D'un autre côté, aborder avec la suite une tarification plus onéreuse,
c'était entrer dans une voie de politique que la Russie ne voulait
ne devait point suivre à l'égard de cette puissance. Quant à l'insuffi-
sance des produits Finlandais, le temps seul et le travail pourraient y porter
remède.

Restait donc la question des capitaux. C'est sur elle que le
gouvernement concentra toute son attention. Il vint tout d'abord à une
solution radicale. Comme il fallait de l'argent aux entrepreneurs de
manufactures, il forma un dépôt de 100000 roubles argent, ou aux-
quelles à emprunter, moyennant un intérêt de 2 % seulement, les fon-
dations étaient créées. Ce dépôt prit le nom de Fonds d'emprunt
des manufactures, (Fabrikfabrik - Lån - Fond). Institution large autant
qu'habile, puis qu'en même temps qu'elle devenait une providence
pour l'industrie de la Finlande, elle rattachait plus fortement le
peuple à un gouvernement dans lequel il trouvait un protecteur et un

A cet ouvrage officiel et générique se joignirent bientôt des
encouragements de localité. D'jà, depuis l'année 1821, la ville de
Bommersfors exemptait de tout impôt les manufacturiers, fabricants
carrés; en même temps qu'elle leur accordait l'entrée en franchise
des matières premières et des machines, et la libre faculté de réparer

leurs produits dans tout le pays. Les villes de Jyväskylä et de St. Michel
suivirent en partie ce même exemple. Enfin, en 1835, pour communiquer
aux arts techniques une culture plus parfaite, on fonda à Helsingfors un
institut technologique. Ce fut aussi à la même époque que toutes les
affaires industrielles du pays furent réunies à une Direction spéciale,
laquelle prit partie du nom de Finlande, sous le nom de Direction des
Manufactures.

Après de tous les établissements créés en faveur de l'industrie
finlandaise, les plus utiles, sans contredit, furent les écoles du dimanche.
La Direction des manufactures apprécia si bien leur importance qu'elle
ne craignit pas d'invoquer à leur sujet l'intervention impériale. Un ukase
du 19 Janvier 1842, établit ces écoles dans 25 des principales villes du pays.
Destinées à devenir des pépinières d'ouvriers pour toutes les professions,
elles furent libéralement pourvues de tout ce qui leur était nécessaire pour
remplir leur fin. D'un côté, toutes ne furent pas traitées avec la
même importance. Dans les petites villes, les leçons eurent celles de
religion, de l'écriture et du calcul; dans les grandes villes, on
y joignit le dessin, et à Helsingfors et à Åbo, l'histoire des livres, des
notions de physique et de mécanique pour des arts et métiers, la
chimie et la minéralogie élémentaires, la technologie chimique. C'est
ainsi que passant par les divers degrés d'instruction, les élèves des
écoles du dimanche pouvaient devenir non seulement l'excellents
ouvriers, mais encore de véritables artistes. Deux indemnités de deux
cents roubles argent chacune, furent allouées annuellement aux écoles du
Dimanche, pour être appliquées tant aux élèves destinés à l'instruction
supérieure qu'à ceux qui n'aspiraient qu'à l'instruction inférieure. En
Finlande plus que dans tout autre pays de l'Europe, ces écoles avaient
prospéré. En effet, il est inouïable avec quelle ardeur les jeunes
Finlandais cherchaient à s'instruire. Laissez jusqu'à dans les chaumières
les plus obscures, partout vous y trouverez des hommes; et non de ceux qui

Les habitants des qu'il a atteint l'âge de 12 ou de 15 ans, n'est incapable
de ses services. L'enfance reçoit les premières leçons de l'agriculture de
sa famille, la jeunesse les reçoit du prêtre ou du paroissien. Et cette
éducation et l'instruction des habitants de la Finlande ajoutent
l'aptitude de leurs connaissances qu'ils apportent aux exercices de l'industrie
et la patience courageuse avec laquelle ils marchent au but qu'ils
se proposent, et sont une idée du succès qui devrait couronner
l'établissement des écoles du dimanche en Finlande. Des l'an
1844, c'est à dire deux ans seulement après leur fondation, elles comptent
1895 élèves sur 3942 enfants qui se trouvaient dans le pays. En 1845, le
nombre de leurs élèves s'est élevé à 2239, sur 4209 enfants. Cet
accroissement du personnel a dû augmenter aussi les frais d'entretien,
pour lesquels la double indemnité de 200 roubles argent primitivement
fixée ne pourrait plus suffire. En 1844, le chiffre de ces frais monte à
1775 roubles argent; en 1845, à 1875 roubles argent.

Les fabriques et les manufactures les plus considérables de
la Finlande peuvent se ranger sous les dénominations suivantes:
 Raffineries de sucre, coton, fabriques d'ouvrages en acier, ferreries,
fabriques de bougies et de savon etc. etc. Les fabriques de bougies se
trouvent aussi en très grand nombre, ce qui se conçoit assez dans un
pays où la brièveté de l'hiver oblige à construire vite, et à employer
dans les bâtimens, de crainte de l'humidité, le bois de mer très propre.

Une des sources les plus riches pour l'industrie de la Finlande
c'est l'exploitation de ses bois. De toutes parts on les voit s'étendre,
couvrant au loin les plaines et les collines de leurs masses d'énormes
les taillis sont nombrables, et produisent une immense quantité de
planches destinées à l'exportation. Les plus importantes se trouvent
partout dans l'intérieur et à l'est du pays. Dans les parties
méridionales, on fabrique au lieu de planches, des échelles et des poutres
de bois et le goudron se prépare dans tous les gouvernemens, mais

principalement en Ostrobothnie. Un autre produit des bois, extrêmement avantageux, c'est la confection des amulettes; on rencontre à Sata Kenda et dans le voisinage des rivières de Kaumo et de Äyläad une foule d'ouvriers qui s'occupent de cette spécialité. Quant à la construction des navires, elle se pratique de préférence dans les chantiers de l'Ostrobothnie; de là son s'est porté en 1841, 21 bâtiments de diverses grandeurs jaugeant ensemble 2,401 ³ tonnes. On s'imaginait facilement de quel profit doit être pour le pays une pareille industrie. Nulle part dans la main d'œuvre n'est à si bon marché; et quant aux matières premières, le bois, production indigène, se vend à vil prix; le fer se tire de la Suède à de très petits droits; la toile à voile, les cordages, le goudron se fabriquent dans le pays. Pour le cuir nécessaire au doublage des navires, la Finlande peut encore se passer du secours des étrangers, car elle en possède dans son sein plusieurs mines importantes; entre autres celles de Pitkäranta, sur les bords de la Sâdogor, dont une société de négociants russes organise actuellement l'exploitation sur une grande échelle. Cette facilité de construire des navires à bon marché, attire sur les chantiers Finlandais non seulement les armateurs indigènes, mais encore ceux des pays voisins; et des hommes spéciaux n'ont-ils pas remarqué chez nous, cette opinion qui n'est pas sans raison, que le véritable intérêt de notre marine serait d'aller se fournir de bois dans le haut Nord?

Quoique les forêts de Finlande soient tellement abondantes qu'elles paraissent inépuisables, il est manifeste cependant qu'une exploitation mal entendue leur ferait bientôt faillite. Dans plusieurs localités, et notamment dans le gouvernement de Viborg, ce résultat était à craindre. L'administration justement alarmée a pris elle-même en main la protection des forêts trop richement attaquées; et défendant sous les peines les plus sévères, toute exploitation sur plusieurs points, a ménagé ainsi les intérêts du présent tout en sauvegardant ceux de l'avenir. Il serait à désirer que des mesures générales fussent prises et surtout prises pour l'usage des forêts du Nord. On les traite aujourd'hui comme si elles ne devaient jamais finir. Ne s'occupe-t-on pas aussi à brûler au jour le jour la

8
laine du bœuf ou du chèvre dans le Sud?

Pendant que les manufactures et les fabriques s'établissent en Finlande, le peuple n'en continue pas moins, sous son toit domestique, les travaux auxquels il a l'habitude de se livrer depuis les temps les plus anciens. Son activité est si grande sous ce rapport, qu'il réussit à perfectionner non seulement les objets qui lui sont nécessaires, mais encore d'autres qu'il vend avantageusement. L'administration suit avec plaisir cette disposition, et encourage l'industrie qu'elle a fondé une société économique (Näringsallmänningssällskapet) chargée de présider à l'industrie économique. Depuis 1813, 100000 roubles argent sont consacrés annuellement à améliorer la culture du lin et du chanvre. En même temps qu'on avait fondé les écoles du Dimanche, pour assurer l'avenir des manufactures et des fabriques, on fonda aussi, pour perfectionner le travail du lin et du chanvre, une école de filature et de tissage, à Bousko, près la ville de Bousko en Ostrobothnie. Cette école était dirigée par des maîtres-ouvriers appelés du Sontland où le tissage est, comme on sait, poussé à un haut point de perfection. Les élèves sortis de cette école se répandaient ensuite dans le pays, pour y porter le fruit des leçons qu'ils avaient reçues. A l'école de Bousko, qui fut long temps florissante, succéda celle d'Åbo fondée sur le même plan, mais avec un développement plus étendu. Depuis cet établissement, on fabrique dans le pays, non seulement les toiles de lin et de chanvre, mais encore des étoffes de coton. Pourquoi donc n'établirait-on pas en Finlande un vaste dépôt central, où le peuple apporterait le superflu de ses produits pour en recevoir un salaire convenable? Il me semble que cette institution serait utile, à la fois, à ceux qui la fonderaient, puis qu'ils pourraient tirer profit des produits livrés, et au peuple qui trouverait toujours là un débouché certain pour les objets de son industrie qui dépasseraient ses besoins de sa propre consommation.

Sous le règne du Catholisme en Finlande, lorsque les Pères de la Sainte Brigitte étaient établis à Åbo, l'usage de porter des bas et des gants pour en faire commerce, était répandu assez généralement. On le retrouve

encore aujourd'hui dans plusieurs localités. Mais c'est surtout l'habileté des Finlandais à faire de la dentelle, que je dois signaler ici. La ville de Raumo, en l'autre, est célèbre pour cette industrie. Après de plus rares que les fils de cette dentelle. La plus fine, qui se vend très cher, est d'une texture achevée. Quant à elle, les habitants de la Finlande sont généralement très attachés à ce produit national; on le voit brûler avec succès sur la tête des femmes et des jeunes filles, et orner les couvertures et les coussins des lits des moins somptueux.

Après avoir exposé l'état général de l'industrie en Finlande, il est important de se fixer en détail sur les divisions les plus considérables, et de reconnaître le point précis où elles sont parvenues. Mes observations personnelles et les communications officielles que j'ai reçues à ce sujet, me garantissent bien que pour chacune un progrès réel. Mais me faisant prêter ici que d'après des documents officiels, il m'est impossible de faire remonter mes observations à une époque moins reculée que l'année 1843, la Direction des Manufactures de Finlande ne publie ses comptes rendus que tous les deux ans.

Voici donc, d'après les derniers comptes rendus, quel est l'état des fabriques et des manufactures principales de la Finlande.

1^o La ville de Gammarfors est la seule qui possède une fabrique de coton, celle qu'on vient de fonder à Åbo n'étant pas encore en activité. En 1844 et en 1845, le progrès y a été sensible, tant dans le mouvement du personnel que dans la quantité des produits. Dans le cours de cette dernière année, les 584 ouvriers employés dans cette fabrique ont fait avec 450,000 livres de coton d'Amérique, 30,000 pièces d'étoffe, et 152,000 livres de fil, c'est-à-dire 3000 pièces d'étoffe, et 126,000 livres de fil, de plus qu'en 1843. À la fin de la même année 1845, il y avait dans la fabrique de Gammarfors 49 machines à filer avec 8956 fusées; tous les autres appareils pour le cardage, le peignage etc., en proportion; et de plus 309 métiers à tisser en pleine activité; ce qui montre sur l'année 1843 une augmentation de 2230 fusées et de 46 métiers à tisser.

2^o La fabrique de Jämsä est la plus remarquable de la Finlande; elle est située à Suolmiemi, dans la paroisse de Härmälä. Et moi-même,

carrières et manufactures en composent le personnel qui avant 1844 ne s'élevait pas à plus de 14. La matière première qu'on met en œuvre dans cette fabrique se tire du pays, et est composée de quartz, de feldspath et de pierre calcaire, pur et les substances situées qu'on y mêle viennent de la Russie; les substances colorantes, de la Suède. En 1843, la fabrique de Suotiniemi produisit en faïences et porcelaines de toutes sortes pour une valeur de 10,000 roubles argent. Cette valeur monta en 1844 à 20,000 roubles; mais en 1845 redescendit à 13,000.

3°. Les deux autres fabriques suivent une marche inégale. Tandis que celle de Aylly augmente chaque année ses produits de 8 à 9000 roubles, celle de Courata, au contraire, les voit décroître sensiblement, depuis 1843. Les deux plus grandes usines du pays sont situées l'une à Sieltisä, l'autre à Jäppisä, dans la paroisse de Ayllythas. La première a produit en 1845 pour 12,000 roubles argent, la seconde pour 15,400 roubles; celle-ci avait été plus florissante en 1844.

4°. Malgré les privilèges nombreux accordés par S. M. l'Empereur aux fabriques de draps, on n'en compte que 9 en pleine activité, et parmi ces 9, que 3 qui méritent spécialement d'être mentionnées. Celle de Kolki, dans la paroisse de Sieltisä, indépendamment d'un progrès notable dans son personnel et dans le nombre des métiers, a porté ses produits en 1843 à 54,865 roubles, en 1844, à 72,860; en 1845, à 97,675. Celle de Lockis, dans la paroisse de Kuummela, s'étant occupée à introduire dans ses produits une méthode plus simple d'importation de l'étranger, a un peu ralenti de son activité. Cependant elle a produit en 1845, pour 39,800 roubles, valant conséquemment pour 12,500 roubles de plus qu'en 1843, et pour 6,000 de plus qu'en 1844. Cette fabrique emploie dans ses mélanges $\frac{1}{4}$ de laine finiville, $\frac{1}{4}$ de laine russe et $\frac{3}{4}$ de laine de vases; elle produit du draps, de la flanelle, des tapis, etc.

La troisième fabrique située à Sieltisä dans la paroisse de Saussä, a plus que doublé son personnel depuis 1843. Ses produits qui, cette même année ne s'élevaient qu'à 12,380 roubles, furent portés en 1844 à 24,000 et en 1845 à 33,400. 27,308 livres de laine, tant finiville que russe, allemande et danoise ont été fournies à ses métiers dans la cour de cette dernière année.

5.^e Il est peu de pays où l'on joue plus aux cartes qu'en Finlande. C'est la
saison est obligé de toutes les soirées, même les plus jeunes et les plus animés.
Aussi les fabriques de cartes méritent elles d'être prises en considération dans
partes des anciennes, deux nouvelles ont été fondées à Helsingfors depuis 1843,
dont l'une en vertu de lettres patentes de l'Empereur, en date du 28 février 1844.
Celle dernière fabrique a produit en 1845, seulement ces de papier du pays,
50 gros (12 douzaines) de cartes pour une valeur de 900 roubles. Des anciennes
fabriques, il en est qui tombent en décadence, d'autres qui continuent de progresser.
Ainsi celle d'Abo, depuis l'année 1843 jusqu'à l'année 1845, est allée de 1072 roubles
à 4,500 roubles. Il est à remarquer qu'une des plus considérables des anciennes
fabriques de cartes n'emploie, pour les confectionner, que du papier étranger.
Le produit total de la fabrication des cartes, s'est élevé pour toute la Finlande
en 1845, à 7,800 roubles, 1800 roubles de plus qu'en 1843.

6.^e Bien que les fabriques de bougie et de savon aient vu leur nombre
s'accroître d'une nouvelle fondation, dans le cours des années 1844 et 1845, elles
n'ont pas laissé de subir une baisse notable dans le chiffre de leurs produits.
Ainsi, ce chiffre qui, en 1843 s'était élevé à 54,000 roubles, s'est abaissé
à 42,000 roubles en 1845. Une de ces fabriques située à Kirjola, dans la paroisse
de Viborg, a fait en 1845, avec du suif finnois et suif mélangés 14,450 livres
de bougies, c'est à dire un tiers de moins qu'en 1843, pour une valeur de 28,970
roubles. La fabrique de savon, la plus considérable du pays n'a confectionné
en 1845, que 1700 pouds de savon, pour une valeur de 4,600 roubles, chiffre qui
atteint à peine la moitié du chiffre de 1843.

7.^e L'établissement de mécanique, le plus remarquable de la Finlande, sous
le rapport du personnel comme sous celui des produits a été fondé en 1844
dans la ville d'Abo. La plus grande partie des matières premières qui s'y
emploient viennent de l'étranger. En 1845, il est sorti de cet établissement, en
machines de différentes sortes pour une valeur de 6000 roubles. Ses autres
établissements analogues flottent alternativement entre la hausse et la baisse.

8°. En compte 7 fabriques de papier en Finlande, toutes en progrès. Leurs produits qui, en 1843 avaient rendu 32,690 roubles, en ont rendu en 1844, 37,321, et en 1845, 40,790. La plus forte de toutes ces fabriques se trouve à Gammarfors. On y compte 11 cylindres mus, partie à bras, partie par des machines. En 1843, elle a produit pour 30,000 roubles, 2,000 roubles de plus qu'en 1844, et 3,000 de plus qu'en 1843. Je dois encore mentionner ici la fabrique de Jorvaskathi, dans le paroisse de Janakkalla, qui a produit en 1845, 3,000 roubles de papier pour une valeur de 4,000 roubles. Toutes les fabriques de papier de la Finlande, n'emploient dans leur consommation que des chiffons du pays.

9°. La Finlande ne possède que deux fabriques de papier et de lin. Leurs produits sont de bonne qualité, mais peu considérables, et tendent plutôt à baisser qu'à augmenter. En 1845, elles n'ont fait que 85 cahots de papier et 100 cahots de lin, pour une valeur de 2,625 roubles.

10°. Depuis que la fabrique de soies qui se trouvait à Åbo a été fermée, deux autres se sont établies dans le pays, qui semblent devoir continuer cette industrie avec profit. Cependant, en 1845, elles n'avaient encore en tout que 16 métiers, et leurs produits, à cette même époque, ne se sont élevés qu'à 9,700 roubles, 600 roubles de plus qu'en 1844, et 2,000 de plus qu'en 1843.

11°. Le village de Pihl, près d'Helsingfors est le seul endroit de la Finlande où l'on trouve une fabrique de sucre. Du reste, elle est remarquable par son activité et son progrès. En 1843, elle n'avait donné que 33,195 roubles. Cette somme a été portée en 1844 à 69,405 roubles, et en 1845, à 83,764 roubles; et quant à la nature de ses produits, elle a fabriqué dans le cours de cette dernière année, 35,455 lipund de sucre brut, 25,452 lipund de sucre raffiné, et 40,720 lipund de sirop.

12°. Les Finlandais sont grands consommateurs de tabac: aussi la classe des fabriques de cette sorte de produit est elle la plus nombreuse. De 16 qu'on en comptait en 1844, elles sont montées à 18, en 1845. Cependant, ces fabriques sont assez flétries dans leurs résultats. Après les avoir portés en 1843, à 108,447 roubles,

elles les ont relevées en 1845 jusqu'à 86, 605 roubles pour les relevées en 1845 à 93, 289 roubles. Toutes les fabriques de tabac de la Finlande ont fait ensemble, dans le cours de cette dernière année 3535 bisp. de tabac en rouleaux, 259, 011, bisp. de tabac à fumer, 1065 caisses de cigares, 22.5 bisp. de tabac à mâcher et 1855 bisp. de tabac à priser. Les deux plus grandes fabriques de tabac du pays se trouvent à Helsingfors. L'une a produit en 1845, pour 38, 319 roubles; l'autre pour 28, 173 roubles. Je mentionnerai enfin la fabrique de tabac de Gemeta-Garlsby, laquelle a donné en 1845, 8, 131 roubles.

Après avoir examiné ainsi et en détail, chaque spécialité principale de l'industrie finlandaise, il est utile comme semble pour juger de leur mouvement progressif, de rapprocher, dans un même tableau les états généraux, sous le rapport des produits connus sous celui des personnes, qui ont été officiellement reconnus pendant les trois dernières années qui suivent de s'écouler.

Ainsi donc 1.^o le nombre des usines, pour l'ensemble des fabriques de la Finlande, s'est élevé:

| | | |
|---------|---------------|--------|
| 1843 | _____ à _____ | 1, 699 |
| en 1844 | _____ | 1, 953 |
| 1845 | _____ | 2, 058 |

2.^o La somme des produits, pour l'ensemble des fabriques de la Finlande s'est élevée:

| | | | |
|---------|---------------|-----------|--|
| 1843 | _____ à _____ | 551, 852. | ^{de produit} 743 ^{bisp.} |
| en 1844 | _____ | 627, 126. | 97 64 |
| 1845 | _____ | 678, 409. | 98 44 |

J'ai dit ~~au~~ communément de ce rapport que le gouvernement voulant aider aux fabriques dont les ressources étaient insuffisantes pour faire prospérer leurs établissements, avait institué une sorte de banque sous le nom de fonds l'emprunt des Manufactures. Il n'est donc pas indifférent, pour apprécier l'état de l'industrie finlandaise, de savoir jusqu'à quel point la somme des prêts a été portée. En effet il est manifeste que plus cette somme

sera forte, et plus le zèle des fabricants aura été efficace. De toute cette règle
 ne doit point être regardée comme unique et absolue; car depuis les dernières
 années, il s'est rencontré aussi plusieurs Irlandais qui ont voulu se
 priver de leur fortune à l'étranger et à entretenir des fabricants et des manufactures.

Voici comment se sont comportés les emprunts de la banque en
 question:

| | | | |
|---------|-------|----------|-----------------------------------|
| 1843 | _____ | 107,367. | ¹⁷ / ₃₁ |
| en 1844 | _____ | 131,569. | 3534 |
| 1845 | _____ | 124,506. | 605 ²¹ / ₂₁ |

Celles sont, Monsieur le Ministre, les données les plus précises et
 les plus caractéristiques que j'ai pu recueillir sur l'état industriel de la Finlande.
 Si l'on y joint les trois tableaux annexés à ce rapport, je crois qu'ils
 suffiront pour donner une idée exacte de ce qui s'est accompli, sous ce rapport
 dans ce lointain pays. Je me propose de communiquer plus tard à votre
 département les observations que j'ai faites sur son état commercial, n'ayan
 pas encore eu le temps ni les moyens de m'en faire pour cela de documents
 assez complets et assez précis.

J'ai l'honneur d'être avec respect, Monsieur le
 Ministre,

De votre Excellence

Le très humble et très obéissant serviteur
 Léon de Duc.

9
1846 to 1849.

— Hotels commerciales —

L

1

1844-1845

65

— 1844-1845 —

0
0

1. Navigation du pavillon français dans la Baltique

Nous reconnaissons toute la justesse des observations contenues dans l'annexe N.º 10, des instructions qui nous ont été transmises par le bureau des faits commerciaux. Toutefois, nous ne saurions admettre avec cette annexe, que la France abandonne presque entièrement aux étrangers le soin de lui fournir les produits qu'elle tire de la Baltique. Nous ne prendrons point ici l'année 1846 pour base. C'est une année toute exceptionnelle, le pavillon français frappé par l'Ulhar du 19 Juin 1845 a dû nécessairement être en souffrance (1). Mais, consultons les années précédentes.

(1) En 1846, il n'est entré au port de Copenhague que 24 Navires français qui tous sont retournés chargés; tandis que 38 navires étrangers en sont partis pour France mais la plupart avec des planches. Ce n'est qu'après avoir donné que les navires russes seraient admis en France aux petits droits que les expéditeurs de St Pétersbourg se sont décidés à y envoyer des navires, sous pavillon

En 1845 le nombre des bâtiments étrangers
partis de Cronstadt pour la France s'est
élevé seulement à 27. Et qu'ont-ils chargé?
Quelques uns du chanvre la plus grande
partie du noir animal, le reste, des planches,
tandis que les articles vraiment importants,
comme suifs, graines de lin, potasse, laines,
poils de chèvres, colle de poisson, cuivre,
soie de porc &c. ont été exportés par 69
navires français. En 1844, il y a eu 70
navires français et 52 étrangers; les chargements
analogues. En 1843, 51 navires français
et 58 étrangers; mais, ces derniers, chargés,
comme toujours de l'espèce la plus infime,
les chargements de valeur étant réservés
à notre pavillon. Ainsi, le nombre

russe; et ce paraît-il manquaient de navires
français aux quels, certainement, ils eussent eue la
préférence à prix égal, toutefois.

La Gazette du Commerce de St Pétersbourg
publie en date du 20 Novembre, un tableau comparatif
de la navigation du Sud, qui confirme ce que nous
avons dit touchant la condition exceptionnelle de
notre pavillon dans la Baltique pendant l'année
1846. Il résulte de ce tableau que dans la période de
1846 (cette période se comprenant depuis l'ouverture

32

des navires français qui nous fournissent des produits de la Baltique, loin d'être dominés par celui des navires étrangers, le surpassent au contraire, et augmentent chaque année sensiblement. D'après, au lieu de nous plaindre de la part que la marine étrangère prend dans ces sortes d'importations, il nous semble que nous devrions en être satisfaits, puisqu'elle nous fournit de ces matières premières qui nous sont indispensables, mais que le peu d'avantages qui elles offrent à la navigation, fait écarter par nos capitaines.

De la navigation jusqu'au 1^{er} Novembre, le nombre de navires qui ont passé le détroit, a été de 16,785 dont 726 sous pavillon russe, dans la période correspondante de l'année précédente, ce chiffre ne s'était élevé qu'à 14,131, dont pour la Russie 633. Quatre pavillons seulement (français, italien, espagnol, et américain) sont restés au dessous du mouvement dans la navigation du Sund en 1846; et deux (suebois et belge) ont été stationnaires. Le pavillon qui a compté le plus grand nombre de navires est celui de l'Angleterre dont le chiffre s'est élevé à 4,002 viennent ensuite: le pavillon de Suède et de Norvège avec 3,949 navires, et le pavillon prussien avec 3,113. Le pavillon russe

Quant aux importations de produits
supérieurs, pourquoi craindriens-nous la
concurrence ? N'avons nous pas contre
elle nos droits différentiels ? Le suif par
exemple, est coté à 28 fl. (Stevin courant de
Hollande) de plus par navires étrangers
que par navires français. Quel est donc
le navire étranger en état d'affronter cette
énorme différence ? L'importation du chanvre
est moins onéreuse, il est vrai, car la
différence n'est que de 3 ou 4 fl.; aussi, avons-
nous vu que les navires étrangers s'en
emparaient plus facilement; mais encore ne
peuvent-ils le faire qu'autant que leur fret,
cette surtaxe y comprise, sera assez bas,
relativement au nôtre, pour mériter la
préférence.

L'Angleterre est, de toutes les
puissances maritimes, celle dont la

vient le dernier pour l'importance de son
commerce, et on laisse au-dessous lui, au nombre
desquels on remarque ceux de France et des
Etats Unis & de l'Amérique du Nord.

concurrence dans la Baltique; nous est le plus redoutable. Le pavillon britannique qui domine si puissamment dans la navigation générale du Sind, entre pour plus du tiers dans le mouvement particulier du port de Cronstadt. Ainsi, sur 1564 navires arrivés en 1846 dans ce port, on compte 630 navires anglais. Toutefois, il lui est interdit par les derniers traités d'importer chez nous d'autres produits que des produits anglais. Si donc, il lui arrive de nous apporter des produits étrangers, ce n'est qu'indirectement et après avoir opéré dans ses propres ports, un débarquement qui, pour être simulé, n'en nécessite pas moins de nouveaux frais. Les affrèteurs de St Pétersbourg n'ont recours à cette exportation indirecte que lorsque nos capitaines leur demandent un fret trop élevé, ou lorsque encombrés de marchandises qu'ils destinent à la France, ils n'ont aucun navire français à qui les confier. C'est surtout dans l'arrière saison que les navires français se font désirer dans les ports de la Russie septentrionale. A cette époque, nos capitaines redoutent de se

mettre en lieu ; il ne faut rien moins
prouver les y déterminer que l'appât d'un
pât tout exceptionnel. Il n'en est point
ainsi des capitaines anglais. Ceux-ci
entrent quelquefois dans le port de Cronstadt
au moment où la Neva a déjà commencé
à harrier des glaces, et où l'administration
proclame la clôture de la navigation. Le
port de Riga, plus que tout autre, souffre
de peu de hardiesse de notre marine ; car
c'est à l'arrière saison qu'y affluent
les grains de lin, paille semelle, les quelles
n'ont pu y arriver plus tôt ; et qu'on
est le plus pressé de les expédier en France)
le dernier cas s'est présenté plusieurs fois
l'année dernière et aussi cette année par
suite de l'Utlase déjà mentionné.

Actuellement que cet Utlase
n'est plus en vigueur, mais qu'un traité
de navigation vient d'être signé entre la
France et la Russie, il est hors de
doute que de grandes modifications
s'établiront dans les rapports maritimes
des deux pays. Repoussé jusqu'à présent

de nos ports par l'exagération de nos droits
 différentiels, le pavillon russe y repaîtra,
 desirant de profiter des avantages qu'il
 doit y rencontrer. Toutefois, nous n'avons
 rien à redouter de sa concurrence. De
 longtemps la Russie n'aura assez de
 navires pour la soutenir avec succès et
 lors même que ses navires seraient en
 nombre, elle trouvera toujours dans la
 rareté et dans l'impéritie de ses matelots
 un obstacle invincible à un triomphe
 maritime vraiment décisif.

Indépendamment de ces raisons qui
 nous paraissent fondamentales, et qu'il nous
 serait facile de développer plus longuement,
 il en est d'autres qui se rattachent au
 caractère même des hommes du pays. En
 effet, il est incontestable qu'une marine
 marchande vraiment nationale doit
 recevoir son impulsion principale, et de plus,
 être alimentée par les marchands nationaux.
 Or, les marchands russes sont-ils bien propres
 à une œuvre de cette nature ? Au haut
 fonctionnaire de l'Empire nous dirait

Derrière à ce sujet. " Les marchands de
notre pays sont d'une habileté infinie
dans les détails du négoce, souvent, ils
font une fortune colossale. Mais au
lieu d'employer leurs capitaux à de
vastes entreprises qui les centupleraient,
ils s'adonnent au leur or, comme
un barbare de sa possession. Le Gouvernement
fait tous ses efforts pour les tirer de leur
apathie, mais, c'est en vain. Les nations
étrangères, et, en particulier le Brésil
nous demandent, depuis longtemps, des
produits qu'il leur serait facile d'exporter,
ils ne veulent pas s'en donner la peine.
Faire un navire leur paraît pour eux,
chose impraticable. Ce qu'il y a de plus
déplorable, c'est que les fils de ces marchands
ne réparent par leur zèle et leur
activité, la négligence et la mollesse
de leurs pères, rougissent, en quelque sorte,
de leur profession, et n'aspirent qu'à se
faire recevoir dans l'administration, et à
porter un uniforme ».

Les conséquences de pareilles

dispositions dans la question qui nous occupe, sont trop évidentes pour qu'il soit nécessaire même de les signaler.

Mais notre pavillon national, quel avantage doit-il retirer du traité avec la Russie; en d'autres termes, à quel usage est-il destiné dans la navigation de la Baltique?

Si l'on considère la position qu'il y occupe actuellement, on ne peut s'empêcher de reconnaître que malgré la progression ascendante qu'il a suivie de 1839 à 1844, il se trouve vis à vis du pavillon étranger dans une infériorité vraiment déplorable. Nous ne reviendrons point ici sur ce qui est dit à ce sujet dans les annexes n^{os} 1 et 10 de nos instructions, mais nous tâcherons d'y ajouter quelques données nouvelles.

On attribue généralement la rare apparition de nos navires dans la Baltique à l'élévation exagérée de notre fret maritime. Et l'on se met à rechercher qu'elles sont les causes qui produisent cette élévation du fret, et quels moyens

servant à employer pour paralyser leurs
désastreux effets. Toutes les causes que l'on
a signalées jusqu'à présent se réduisent à
deux: la construction de nos navires plus
couteuse en France qu'à l'étranger;
l'entretien de nos navires plus coûteux
en France qu'à l'étranger. . . Ainsi l'on
dit: construisez des navires à meilleur
marché; mettez des équipages moins
dispendieux, et notre flotte baissera, et
notre navigation prendra de l'essor.
Pour cela, on suggère de diminuer les
droits qui pèsent sur les matières
premières nécessaires à la construction
des navires - même d'aller construire
des navires dans les chantiers étrangers
qui disposent, comme bien national,
de ces matières premières. On conseille
aussi, puisque la marine russe
entretient ses matelots à peu de frais,
d'engager des matelots russes dans
notre propre marine. Sans perdre
le temps à examiner la valeur de ces
divers moyens dont les deux premiers

35

sauts nous paraissent praticables⁽¹⁾, nous
Demandons si, nos navires étant construits à
meilleur marché, nos équipages entretenus à
meilleur marché, par conséquent (dans
l'opinion du moins de ceux qui suggèrent
les moyens que nous venons de spécifier)
notre fret maritime étant baissé, notre
navigation de la Baltique prendrait un
développement plus considérable ! Nous ne
le croyons pas.

(1) Il faut être bien peu au fait des choses
de la Russie pour proposer de lui
emprunter des matelots. Comment cette
puissance qui n'en a pas assez pour
elle même pourrait-elle consentir à en
céder à l'étranger ? D'ailleurs le matelot
russe est serf, ce qui l'attache inviolablement
au service d'un maître indigène, et puis, il
ne parle que la langue de son pays, il a
ses habitudes, sa routine, l'esprit profondément
européen. Quel est le capitaine français qui
voudrait se charger d'une éducation maritime
à un pareil homme ?

Selon nous, il s'agit ici bien moins
d'une question maritime que d'une question
commerciale. Nos navires sont rares dans
la Baltique, parceque d'un côté notre
commerce d'exportation n'y étant pas assez

quant à la question de construire à l'étranger
des navires pour la France, elle nous paraît
mériter toute considération. En Russie, par
exemple, il est certain que nous trouverions
toutes les matières premières à meilleur
marché qu'en France, il est certain aussi que
nous pourrions y disposer d'une main
d'œuvre moins dispendieuse. Pourquoi donc
n'y viendrions nous pas construire des
vaisseaux? Cela nous serait d'autant
plus facile que plus d'un marchand ou
propriétaire s'empresserait ici de nous
fournir matériaux et ouvriers. Et puis, le
vaisseau une fois construit, on le transporterait
en France, sous pavillon russe, avec une
cargaison qui paierait à elle seule les frais de
construction; et enfin, à son arrivée dans nos ports,
on signerait le contrat de vente qui changerait son
pavillon contre le nôtre, et l'introduirait ainsi dans
notre marine.

développé, ne suffit qu'à un petit nombre ;
 et que de l'autre, les demandes d'objets importés
 ne sont pas toujours, chez nous, assez explicites,
 et assez suivies pour qu'ils puissent espérer
 des chargements certains dans les ports étrangers.
 Il résulte de là, d'abord, que la plupart des
 navires français qui partent pour la Baltique,
 manquant le fret d'aller, sont obligés de venir
 sur lest. (En 1844, sur 183 navires entrés dans
 la Baltique, venant des ports de France, 84
 étaient sur lest.) Or, il est facile d'apprécier
 tout ce que ce voyage sur lest a pour eux
 d'inconvénients. Soient, en effet, deux navires
 de 200 tonnes, chacun leur fret accepté en 50
 fr. par tonneau, leurs dépenses par chaque
 course de France en Russie ou de Russie
 en France sont évaluées, en moyenne à
 1.000 fr (Nous savons par des informations
 prises à Cronstadt, que les dépenses d'un Capitaine
 anglais ou français, aller et retour compris, varient
 de 100 à 120 livres sterling.) Si ces deux
 navires font, chacun pendant les six mois
 que dure la navigation de la Baltique,
 deux voyages, celui qui sera venu et retourné

chargé, aura gagné, à la fin de la navigation,
deux frets d'aller et deux frets de retour
par conséquent, 40,000 fr., et dépensé 4,000 fr.,
Celui, au contraire, qui sera venu sur lest
et retourné chargé, n'aura gagné que deux
frets de retour, par conséquent 20,000 fr.,
mais dépensé comme l'autre navire
4,000 fr. Ainsi, c'est une différence de
20,000 fr. entre le navire venu chargé et
le navire venu sur lest; c'est à-dire,
une différence de moitié. Examinons,
maintenant, ces deux navires relativement
à la question du fret. Qu'elles soient
leurs exigences respectives? N'est-il pas
évident qu'elles seront beaucoup plus
grandes de la part du navire venu sur
lest que de la part du navire venu
chargé? Rigoureusement parlant, elles
devraient être doubles, s'il aspirait à
marcher sur le pied d'égalité. Et voilà
ce qui rend la position du navire venu
sur lest si difficile dans les ports étrangers.
Pour se remplir des dépenses qu'il a
faites, et s'indemniser, autant que possible,

38

des avantages dont il a été privé; il est obligé de porter son fret très-haut. Mais, alors, les négociants refusent de souscrire à des conditions qui leur paraissent exorbitantes; et ce n'est qu'autant que nos capitaines se déterminent à les réduire qu'ils obtiennent d'eux des chargements (*). Mais on conçoit que toute réduction faite par le Capitaine, ne peut que lui être fatale, car, pour venir sur bœst il s'est imposé tout de sacrifices, qu'il n'y a qu'un bénéfice éminence qui soit capable de le relever d'un déficit.

Elle est donc la cause principale de l'infériorité de notre navigation dans la Baltique; le désavantage résultant des voyages sur bœst. Comment, en effet, nos armateurs pourraient-ils se hasarder à y lancer un plus grand nombre de navires?

(*) Ceci s'est fait remarquer surtout cette année où par suite des rigueurs de l'hiver de 1848, tous les navires français arrivés dans le port de Cronstadt, sont arrivés sur bœst. Les négociants de St-Petersbourg ne sont parvenus à vaincre les prétendues exigences de nos Capitaines qu'en leur refusant des chargements jusqu'à ce qu'ils aient offert des conditions plus acceptables.

Ne serait ce pas aller au devant d'une perte certaine ? Sans doute, lorsque le fret est élevé dans les ports de la Russie, lorsque des chargements pour la France y sont assurés, la condition des voyages sur lest y est moins désastreuse; Mais encore, il est ce là qu'une éventualité, qu'une chance, et non un état normal qui supprime toute hésitation. Car, enfin, quoi de plus variable que le fret ? Souvent le taux en vigueur au départ d'un navire a déjà subi une baisse considérable lorsqu'il arrive. Par contre, s'il a haussé, les chargements intéressés à sa baisse peuvent chanceler; vu que le plus ou moins de lucre des marchands qui les fournissent est en raison indirecte du taux des frets.

Nous avons déjà parlé plus haut de cette incertitude des chargements, pour nos navires, dans les ports de la Baltique. La cause en est au peu de consommation qui se fait chez nous, des produits qui en sont exportés. Demander aux négociants de St ^{Pétersbourg} ce qu'ils pensent de notre exportation, ils vous répondront qu'elle est

minime, et que souvent les chargements sont
 fort difficiles, suite de demandes de la part de
la France. Ce n'est pas, cependant, que nos
 navires soient jamais obligés de retourner sur
 lest, mais pour trouver des chargements,
 que de démarches sont nécessaires à nos
 Capitaines, que de délai; par conséquent que
 de frais de détail, ajoutés aux frais généraux
 de la navigation! Ajouter à cela que nos
 Capitaines sont pour la plupart lents à agir,
 difficiles à déterminer, et souvent, soit par
 défaut d'expérience locale, soit par un esprit
 d'économie mal entendue, ils compromettent
 les avantages réels de leurs propres navires
 ou de ceux de leurs patrons.

D'après toutes ces causes, il nous est
 facile d'apprécier la position de notre pavillon
 dans la Baltique. A quel avantage peut-il y
 prétendre tant qu'il aura contre lui le désavantage
 des voyages sur lest, l'incertitude ou la difficulté
 des chargements? Il est manifeste qu'il ne peut
 qu'y languir et s'y ruiner.

Ceci explique aussi la concurrence
 triomphante que nous font les marines étrangères.

Voilà l'Angleterre: c'est elle, sans contredit
qui lance le plus grand nombre de vaisseaux
dans la Baltique. Eh! bien, y viennent-ils
sur lest? Non. Pourtant, on ne saurait dire
que le commerce d'exportation de cette puissance
avec la Russie, soit si considérable qu'il lui
suffise pour fournir de chargements tous les
navires qu'elle lui envoie. Mais elle y supplée
en faisant leur lest avec du charbon de terre,
dont elle exporte, chaque année, plus de
cinq millions de pouds: ce qui paie, sinon
en totalité, du moins en plus grande partie,
leurs frais d'aller. D'ailleurs, les chargements
de retour lui sont toujours assurés, car la
consommation qu'elle fait de produits
russe est immense.

Quant aux autres marines qui
partagent avec l'Angleterre la grande
navigation de la Baltique, elles y
jouissent, comme elle, du privilège de
chargements certains; et l'on conçoit d'ailleurs
que leurs navires puissent venir sur lest
faire ces chargements dans les ports russes,
car la distance qu'ils ont à parcourir pour

40
y arriver est si courte, qu'elle ne saurait
les constituer en dépenses considérables.

Ainsi donc, pour les pavillons
étrangers, voyages sur lest supprimés ou
du moins ~~plus~~ coûteux; chargements toujours
certains et faciles; pour le pavillon français,
au contraire, voyages sur lest multipliés,
chargements souvent incertains et difficiles.
Et remarquer que sur ce dernier le
voyage sur lest exerce toutes ses rigueurs,
car 1° jamais nous ne faisons notre
lest, comme l'Angleterre, avec des
matières vendables; 2° Nous avons, à
l'opposé des autres pavillons, un espace
immense à parcourir pour arriver aux
lieux de chargement.

Nous avons dit plus haut, qu'on
attribuait généralement l'infériorité de
notre marine dans la Baltique, à la
construction et à l'entretien de nos navires
plus coûteux en France qu'à l'étranger.
Il importe de révoquer cette assertion
à sa juste valeur.

D'après l'aiguille N° 10, un navire

de 200 tonneaux revient chez nous à 50,000 fr.,
tandis que, dans le Nord, il ne revient qu'à
25,000 fr. (Un navire de 200 t^{es} actuellement
en construction dans un chantier de
Finlande, coûtera 9,000 roubles argent,
soit 36,000 fr. Le prix n'est pas si loin
de celui auquel l'annexe porte la construction
d'un navire français. Le navire de Finlande
doit être mis à la disposition de M. Riva,
banquier à St. Pétersbourg, lequel se propose
de l'expédier successivement chargé de
produits russes, en Portugal, en Espagne
et en France. On estime qu'après deux
voyages, les frais de construction de
navire auront été couverts.) Évaluant
l'intérêt pour les deux pays à 10 p. p.,
c'est pour le navire français une
charge annuelle en plus que pour le
navire étranger de 2500 francs. En
outre, d'après la même annexe N^o. 10,
l'entretien mensuel du navire français
coûte 600 fr., tandis que l'entretien du
navire étranger ne coûte que 300 fr.;
soit pour les six mois de la navigation

41

une différence de 1,800 fr. à la charge du navire français. Ainsi, somme toute, le navire français a sur le navire étranger, en regard à sa construction et à son entretien, un désavantage de 4,300 fr.

Nous avons démontré, ailleurs, qu'un navire venu chargé gagne dans deux voyages 40,000 fr. et dépense 4,000 fr., soit net un gain de 3,6000 fr. Nous avons démontré aussi qu'un navire venu sur lest ne gagne dans le même nombre de voyages que 20,000 fr., et dépense comme l'autre navire 4,000 fr. soit net un gain de 1,6000 fr.

Ceci posé, pour ramener le navire français à la condition du navire étranger, il suffit de retrancher de son produit la somme qui constitue leur différence. Ainsi, soit pour le navire venu chargé $3,6000 - 4,300 = 31700$; pour le navire venu sur lest : $1,6000 - 4,300 = 11700$.

Maintenant, nous demanderons si un navire qui fait 31,700 fr. en deux



voyager (1) ne peut pas tenir la mer
avec succès et défaire hardiment la concurrence,
qui est ce que cette différence de 4,300 fr. vint à
vis de ses rivaux ? Est-elle seulement
appréciable pour lui qui emporte toujours
les meilleurs chargements, qui jouit d'un
frete toujours supérieur à celui dont jouissent
les étrangers, et qui, la navigation de
Ballique étant finie, peut encore aller
sur d'autres mers chercher une nouvelle
fortune ?

Il n'en est pas de même du navire
qui ne fait dans ses deux voyages
que 11,700 fr. Celui-ci ne peut affronter
la concurrence, il faut qu'il perde ou
qu'il trouve une autre direction.

(1) Nous rappellerons ici que nous avons
estimé les frais et les bénéfices de chaque navire,
en moyenne. Si nous avons négligé l'assurance
maritime, c'est à cause des variations. Du
reste, il ne peut en résulter dans le passif ou dans
l'actif de chaque navire, qu'une modification
proportionnelle qui laisse à nos calculs et à nos

12

Donc, ce n'est pas seulement le prix
plus élevé de la construction et de
l'entretien de nos navires qui constitue
l'infériorité de notre pavillon dans la
Baltique. La cause principale, nous
dirions volontiers, la cause unique, en est
la faiblesse relative de nos importations et
de nos exportations.

Que faire dans un pareil état de
choses? Evidemment tout ce qu'il faut
pour le changer. Nous n'importons pas
assez, importons davantage; nous n'exportons
pas assez, exportons davantage.

Et pour cela: 1^o Diminuons les
droits rigoureux qui pèsent sur les produits
russes, et qui les interdisent en quelque
sorte aux consommateurs de notre pays.
Alors les demandes deviendraient plus
fréquentes, plus suivies; et les chargements
pour nos navires cesseraient d'être incertains.
Nous savons que la modification que
nous proposons tient à un vaste système

suppression toute leur valeur.

de réforme commerciale qui partage
actuellement en deux camps les économistes
français. Mais, sans préjuger, en rien,
l'avoir du libre échange en France, et
n'envisageant ici que la spécialité que
nous avons mission d'étudier, nous devons
à notre conviction de dire que le traité
signé avec la Russie n'aura pour nous
d'utilité réelle, qu'autant que nous entrerons
dans les voies d'une tarification plus
libérale.

Et d'ailleurs, notre désir le plus
explicite n'est-il pas que la Russie
se montre moins sévère à l'égard des
produits que nous lui fournissons ?
Eh ! bien, c'est à la France à lui
donner l'exemple. La Russie, on le
sait, n'est point un pays d'initiative ;
mais observatrice curieuse et intelligente
de tout ce qui se fait à l'étranger, elle
se montre toujours prête à imiter ce qui
est bon et utile ; elle s'y montre prête,
surtout lorsqu'elle voit que les mesures
adoptées ont été dictées par des

Après nous
avoir lu ce
rapport, il faut
réfléchir.

13

inductions qui lui sont favorables; de même
aussi qu'elle n'hésite pas à user de représailles,
lorsqu'elle voit que ces mêmes mesures ont
été dirigées par un esprit hostile. Témoin
ce terrible Ukase du 19 Juin 1841, par
lequel elle a répondu à l'exagération de
ses droits différentiels. Ajoutons que
maintenant plus que jamais, la Russie
semble disposée à apprécier et à mettre en
pratique un système d'échange plus libéral.
Les dernières réformes de Sir Robert Peel
ont fait une impression profonde sur
S. M. l'Empereur, qui, de lui-même,
spontanément, s'est empressé de baisser les
droits pour plusieurs objets d'importation
et d'exportation. (Les droits sur les suifs,
chaux, lix, ont été diminués de moitié.)
Disons encore que le rapprochement qui
s'élabore entre la France et la Russie,
l'autant qu'il est vrai, sincère, et de
manière à arriver dans un temps peu
reculé, peut être, à un résultat heureux
pour les deux nations, sollicite déjà de la
part de l'administration de l'Empire des

Sp. 2 - 1841
Change de
à l'égard de la

sympathies assez vives à l'égard de la France,
pouvoit lui faire accueillir avec considération
toutes les ouvertures que celle-ci voudrait
faire; et la prêter au même temps à une
réciprocité aussi prompte que satisfaisante.

Tout ce que nous avons déjà dit
jusqu'à présent, touchant la modification du
tarif, ne saurait s'appliquer au Droit
différentiel proprement dit. Le tarif peut
être diminué, supprimé, même, si l'on veut
non seulement en faveur de la Russie, mais
encore en faveur de toutes les nations avec
lesquelles nous entretenons des relations
commerciales. Les droits différentiels
exigent des réserves. Protecteurs de notre
marine, ils doivent être conservés dans
toute leur rigueur aggravés même
s'il est possible, à l'égard de certains
pavillons trop puissants, aux quels nous
ne saurions ouvrir une libre concurrence
sans exposer par là même, le nôtre, à une
ruine infaillible.

Ainsi donc, la certitude et la facilité
des chargements pour nos navires, dans les

44

ports de la Russie, par conséquent le
développement de notre commerce
d'importation des produits de ce pays,
tient à la diminution des droits dont
notre tarif les a frappés. Ceci nous paraît
démonstré.

9 9 9 9
1 1 . .

Ce qui ne l'est pas moins, à notre
avis, c'est qu'à cette même diminution
tient aussi le développement de notre
commerce d'exportation en Russie, par-
conséquent la suppression, sinon en totalité,
du moins en très grande partie, de nos
voyages sur lest. En effet, d'après ce que
nous avons dit, il est manifeste que la
France abordant une tarification plus
libérale à l'endroit des produits russes,
provoquerait, par là même, de la part de
la Russie, une réciprocité complète à l'endroit
des produits français. Or, ceci posé, l'exportation
de ces derniers produits dans les ports de la
Baltique deviendrait immédiatement plus active;
et cela, pour la même raison que nous avons
donnée, plus haut, touchant l'importation
plus développée des produits russes dans les

ports français. Mais, dès lors, nos navires
verraient leurs frotts d'aller se multiplier, et
ils pourraient se soustraire, pour le plus grand
nombre des cas, du moins, à la ruineuse
nécessité des voyages sur lest (1).

Indépendamment de ce moyen indirect
de diminuer le nombre de nos voyages sur
lest, nous en avons un autre direct, et d'en
maintenant praticable.

Ainsi, nous devons 2^e: Employer
tous nos efforts pour vaincre la concurrence
de tous ces bâtimens étrangers, qui viennent
jusque dans nos ports enlever nos
marchandises et en faire l'exportation.
Qui avons-nous besoin de leurs services?

(1). Nous exposerons, plus tard, quels
sont les termes précis, dans les quels la France
doit restreindre l'avenir de son exportation
en Russie; et dans l'examen de cette
question, nous procéderons d'après les faits
que nous avons étudiés sur les lieux, l'expérience
que nous y avons acquise, seul moyen, selon
nous, de poser des principes sûrs et de se
garantir de l'utopie.

43
Est ce que les navires nationaux nous
manquent ? Mais, ils demandent trop cher,
dit on, les étrangers sont moins exigeants.
Le reproche qu'on adresse à nos navires
n'est malheureusement que trop fondé :
toutefois, nous ne voyons pas trop pourquoi
ils se mettent dans le cas de le mériter ?
Ils demandent plus cher que les étrangers !
Est ce donc parcequ'ils payent plus cher
qu'eux, leur construction et leur entretien ?
Mais, si par suite de leurs prétentions
exagérées, ils perdent des chargements, et
se voient ainsi forcés ou de rester stationnaires
ou de partir sur lest, leurs frais de construction,
leurs frais même d'entretien seront ils
de beaucoup diminués ? Il nous semble,
au contraire, qu'ils ne peuvent qu'augmenter
à leur détriment, puisqu'il n'y aura pour
eux aucune compensation, même indirecte.
Ainsi donc l'avantage manifeste de nos
navires est d'offrir à nos affrèteurs des
conditions au moins équivalentes à celles
que leur offrent les navires étrangers. Alors
ces navires seront écartés, les nôtres, au

au contraire, auront le monopole des
chargements. Et, qu'on le remarque bien,
quelque minime que soit le fret. Tout ils
se contentent pour leur course d'aller, ils
auront toujours lieu de s'en applaudir, car,
toujours, il sera plus que suffisant pour
payer leur voyage, ce qui augmentera
d'autant les bénéfices qu'ils retireront de
leur cargaison de retour (1).

Tels sont les moyens généraux à la
mise en œuvre des quels, nous croyons
l'avenir de notre navigation dans la
Baltique intéressé. Le dernier que nous
avons signalé, est, comme nous l'avons
dit, d'application présente. Les autres,
dans leur plénitude, du moins, ne pourront
s'appliquer que plus tard; car si nous ne
nous trompons, ils se rattachent, en même
temps qu'ils la sollicitent, à la consommation
d'un grand acte, d'un acte qui doit
parfaire et compléter tous les autres, mais

(1) Dans tout ce que nous venons de dire ici,
nous avons eu surtout en vue nos vins. Ils

40

dont la formule ne saurait être le fruit d'une
élaboration rapide : Un traité de commerce
entre la France et la Russie.

Nous terminerons cette note relative
à notre navigation dans la Baltique, en
indiquant quelques moyens de détails, d'une
application immédiate, qui sans avoir
l'efficacité radicale, des moyens généraux
que nous avons développés, peuvent néanmoins
être considérés comme des palliatifs, des
expédients d'un résultat utile, dans la
question qui nous occupe.

Ainsi 1° s'il nous est impossible
de construire nos navires à meilleur
marché, sur les chantiers de France,
essayerons d'en construire quelques uns
sur les chantiers du Nord.

2° Nos équipages sont trop nombreux,
relativement, et par conséquent trop dispendieux.

constituant, en effet, à peu près, nos seuls produits
d'encombrement, et il est vraiment déplorable que ce
soit principalement à leur sujet, que nos navires
souffrent les empiétements des navires étrangers.

réduisons leur nombre, ils coûteront moins.
Nous croyons ce moyen en ne peut plus
praticable.

3.^e Exportons tout ce qu'il nous est
possible d'exporter par nous mêmes, soit
de notre métropole soit de nos colonies.

4.^e Employons des capitaines assez hardis
pour braver la mer, dès la première
ouverture de la navigation, et ne la quitter
que lorsque la navigation est irrévocablement
close. Ce dernier point est d'une importance
particulière pour la Russie; où la
mauvaise organisation des voies de
communications ~~retarde~~ retarde toujours l'arrivée
des produits de l'intérieur aux lieux
de chargement. C'est à l'arrière saison,
surtout, qu'ils y abondent. Alors les
cargaisons sont toujours assurées, et
les frets très avantageux.

5.^e Persuadons à nos Capitaines
que ce n'est pas tant le taux du fret,
que la multiplicité des courses qui fait
la richesse d'un navire. Qu'ils activent
leurs démarches dans les ports étrangers,

17
qu'ils se mouvent plus facilement dans leurs
trauctions avec les affrèteurs, que
l'espoir souvent incertain de quelques florins
de plus par-là, ou d'un complément minime
de leur cargaison, ne leur fasse point perdre
un temps précieux qui leur eût suffi pour
doubler leur course. Le dernier cas se
reproduit fréquemment sur la place de St
Petersbourg; et c'est là une des causes qui
jettent du discrédit sur nos capitaines.

Ajoutez que plus leur séjour se prolonge
aux lieux de chargement, et plus les frais
de leur navigation se multiplient: ce qui en-
compromet d'une manière déplorable les
bénéfices généraux. (Le dernier grand navire
entré dans le port de Cronstadt, n'a mis que
sept jours pour décharger la cargaison qu'il
avait apportée, en prendre une nouvelle et
remettre à la voile. Remorqué par un
bateau à vapeur, il a franchi la rade déjà
prise par les glaces.)

Nous ne conseillerons point ici, ce
que d'autres pourraient imaginer, peut être,
savoir: d'engager nos navires à se mêler

aux mouvements des navires étrangers, pour transporter, avec eux, ailleurs que dans nos ports, les produits d'autres contrées. Avant de songer à cette navigation excentrique que, peut être, nous pourrions aussi usurper un jour, il importe que notre intercourse dans la Baltique soit plus développée, plus nourrie; que par nos efforts, par l'emploi des moyens convenables, notre pavillon y soit mis à l'abri de toute concurrence, et qu'il occupe enfin sur cette mer la place glorieuse à laquelle il a droit d'être.

2.^e Question du fret
maritime.

Une dépêche de l'Ambassade du Roi à S^t Petersbourg, communiquée au Ministère du Commerce en 1846, par le Département des Affaires étrangères, établit le cours moyen général du fret maritime dans le port de S^t Petersbourg, dans les années 1842 jusqu'à 1845 inclusivement. Nous renvoyons à cette dépêche pour ce qui concerne la question théorique du fret; elle nous y paraît très exactement et très lucidement exposée. Ici,

18

nous ne parlerons que de ce qui s'est
passé cette année sur la place de Saint
Petersbourg.

Depuis longtemps le fret pour
la France y flotte entre 70 et 80 fr. et 15 p. %
pour avaries et chapeaux par ton de 120
pounds (2000 Kilog.)

L'effraye de 1845 ayant éloigné
beaucoup de bâtiments français du port de
St^e Petersbourg a occasionné dans le fret
de 1846, des variations sensibles. Les premiers
navires arrivés sur lest, de peur d'avoir à
subir la fatale surtaxe, se sont montrés fort
exigeants. Cependant, faute de marchandises,
ils ont fini par se contenter de 80^{fr}. et 15 p. %
par ton; et ce n'est que plus tard que les
derniers venus, en très petit nombre, ont
obtenu 115 fr. environ et 15 p. %.

Pour les Steamers, le fret a varié de
100 à 120 fr. Ce sont les seuls navires qui
soient venus chargés.

Le fret pour l'Angleterre a varié de
20 à 25 schill. par tonne de 63 pounds. 25
s'est soutenu assez longtemps; puis, il y a

en hausse progressive, et les derniers navires
frétés ont obtenu 50.

Il faut remarquer que beaucoup de
navires anglais ont fait cette année deux
voyages, quelques uns jusqu'à 3. Les
capitaines français, au contraire, se sont
mostrés, comme toujours, à peu d'exceptions
près, nonchalants, difficiles, et ont perdu
à la recherche d'avantages minimes, un
temps qui leur ait été plus que suffisant,
pour renouveler leur course.

Pour la Hollande et la Belgique, le
fret a varié entre 35 et 38 florins courants
de Hollande (2 f. 10^e) et 15 p. p.

Les navires étrangers qui ont pris
des charbons pour la France ont été frétés
à 35 et 38 florins de Hollande et 15 p. p.

Nous avons dit dans le numéro
précédent, que le manque de navires français
dans le port de Saint Pétersbourg, avait
été cause que des marchandises destinées
pour la France étaient parties sous
pavillon russe. Il en a couru qu'un
seul négociant (M. Riva) a été se

69

servir de cette voie; et encore n'est-il
fait, qui après s'être assuré en haut lieu,
dans une communication particulière, vu
le défaut de notification officielle, que les
navires russes seraient admis en France
aux mêmes droits, même avant la
signature du traité de navigation conclus
entre les deux puissances.

3^e Nationalité des Navires russes.

M. le Comte de Rayneval
chargé d'affaires du Roi à St. Pétersbourg
nous ayant communiqué un dossier,
renfermant tous les documents relatifs à
la nationalité des navires russes, documents
complets et en ne peut plus exacts, nous
croyons être en mesure de fixer avec
certitudes le véritable état actuel de cette
question.

Le Code des lois de l'Empire tome
XI, détermine les conditions de la
nationalité des navires russes.

Voici les articles qui s'y rapportent.
Art. 724. Les documents indispensables
pour un navire sont l'acte de propriété,

la patente pour la navigation, le droit de
porter pavillon russe, et le franc port de
la Douane.

Art. 740. La permission de hisser
le pavillon russe sur les navires étrangers,
ne peut être accordée que par S. M.
l'Empereur (14 Nov. 1797)

Art. 744. Comme il n'y a pas
encore assez de matelots russes expérimentés,
et comme il est avantageux d'avoir pour
les voyages de long cours des matelots
étrangers, il est permis aux bâtiments
russes appartenant exclusivement à des
russes, d'avoir des matelots étrangers
pour la moitié au plus jusqu'en 1850,
et après 1850 pas plus du quart, excepté
les cas où le nombre de matelots étrangers
est déterminé par des traités de commerce
particuliers. Le Capitaine doit toujours
être russe.

Remarque. Comme exception, il est
permis aux Douanes de S^t Pétersbourg,
Archangel et autres des ports de la

10

Baltique, de la Mer Noire, du Danube,
de la mer d'Azoff, de Doumo-jusqu'en 1846,
des passeports aux bâtiments russes en partance
pour l'étranger, d'après les règlements qui
sont restés en vigueur jusqu'en 1840, c'est à dire
quand sur le bâtiment allant à l'étranger de
St. Pétersbourg, Archangel, Liban et autres
ports de la Mer Baltique, il n'y aura pas
plus de trois quarts de l'équipage de
matelots étrangers; et pour les ports de la
Mer Noire, de la mer d'Azoff et du Danube
s'il y a moins de Russes encore que ne
le veut l'art. 744, et lors même que le
Capitaine et le second sont Russes ou
étrangers.

Par un ukase, en date du 1^{er} Juin 1846,
les faveurs exceptionnelles spécifiées dans la
remarque précédente sous l'art. 744, qui
devaient cesser cette année, ont été
prolongées jusqu'en 1850 et 1851.

Voici comment s'exprime à ce sujet
la gazette officielle du commerce du 13 Juin
1846. " Sur le rapport de M. le Ministre
des finances au sujet de l'équipage des

Bâtimens russes, le Conseil de l'Empire a
pris la décision suivante, qui a été
approuvée par S. M. l'Empereur le
15/27 Avril. En considération de la
pénurie où l'on se trouve encore de Capitaines,
financiers et matelots russes, le Conseil de
l'Empire, d'accord avec les propositions
du Ministre des finances regarde comme
nécessaire d'accorder la faculté aux Bouteaux
de la mer Baltique, de la mer Blanche,
de la mer d'Azoff et du Danube, de
continuer à délivrer aux Bâtimens russes
allant à l'étranger des passeports
aux mêmes conditions que celles qui
avaient été fixées jusqu'en 1846. En
conséquence la proposition de M. le
Ministre des finances est approuvée,
et la remarque à l'art. 744 du
Tome XI du code des lois est modifiée
de la manière suivante. Par exception,
il sera permis aux Bâtimens russes
qui iront à l'étranger de porter de
la mer Baltique et de la mer Blanche,
de passer jusqu'en 1851, des passeports

11

de la douane quand bien même les
Capitaines et les timoniers seraient étrangers,
ou que les trois quarts de l'équipage
seraient composés de matelots étrangers.
Les bureaux de douane peuvent délivrer
des passeports aux bâtimens russes partant
des ports de la mer Noire, de la mer
d'Azoff et du Danube jusqu'en 1849;
quand bien même ces bâtimens auraient
des capitaines et des timoniers étrangers;
et jus qu'en 1850, quand bien même plus
des trois quarts des matelots seraient
étrangers.

4.^e Navigation des
paquebots du Havre. Les paquebots privilégiés qui
font l'intercourse d'été du Havre à
S^t Pétersbourg et de S^t Pétersbourg au
Havre se sont trouvés jusqu'à présent
dans une condition assez prospère. Il
n'est pas à croire que cette prospérité
continue. En effet, les chemins de fer
d'Allemagne reliant Berlin à Paris
par une ligne non interrompue, vont

donner aux paquebots de Stettin une
importance et une vogue qui les mettront
en état d'écraser toute concurrence. C'est
par Stettin que partiront tous ces voyageurs
qui redoutant la mer, trouveront ainsi
le moyen de la subir cinq jours de moins
que par la voie du Hâvre. C'est par
Stettin que partiront tous ces hommes
de loisir ou d'affaires, qui s'estimeront
heureux, tout en se rendant en France
et sans perdre de temps, de faire une
connaissance rapide avec la physionomie
des pays allemands. C'est par Stettin,
enfin, que partiront ces nuées de
marchandes de modes, de tailleurs,
de coiffeurs &c. qui vont à la recherche
des nouveautés, et qui pourront ainsi
visiter, chemin faisant et sans plus de
frair, trois grandes capitales européennes:
Berlin, Bruxelles, Paris. Donc
l'avenir des paquebots de Stettin doit
nécessairement compromettre celui des
paquebots du Hâvre. La ligne de
Lubeck, actuellement en décadence, reprendra

de l'importance, dès que le chemin de fer de Hambourg à Berlin sera livré à la circulation. Cette importance serait énorme, si Prusse obtenait ce qu'elle demande depuis si longtemps, un chemin de fer qui la relierait à l'Allemagne centrale. On conçoit que toutes ces éventualités ne peuvent qu'être préjudiciables à la ligue du Havre.

2^e Influence des réformes de Sir Robert Peel. Nous avons déjà dit ailleurs que les réformes de Sir Robert Peel, en Angleterre, avaient produit une impression profonde sur S. M. l'Empereur de Russie, qui, spontanément avait baissé les droits pour plusieurs objets d'importation et d'exportation. Voici encore la prolongation d'une mesure favorable aux expéditions du commerce.

« Le 17 septembre 1846, S. M. l'Empereur sanctionnant une décision du Comité des Ministres, rendue sur la proposition du Ministre des finances, a daigné prolonger pour trois ans, c'est à dire, de 1847 à 1850, la

faculté accordée au Commerce de St. Petersbourg
par les deux décisions du même comité,
sanctionnées les 29 Février et 25 Avril 1844
par S. M. T. de vendre, acheter et
expédier à l'étranger le chanvre, le lin,
la filasse et le ouïf, sans les soumettre à
l'expertise, si l'acheteur et le vendeur
s'entendent à cet égard, ou s'ils le désirent,
de les faire expertiser d'après les règlements
en vigueur, faculté qui devait durer
trois ans, à commencer de la navigation
de 1844. Ces décisions, dont l'effet est
prolongé comme nous venons de le
dire plus haut confèrent au ministre
des finances le droit d'étendre la
faculté en question aux autres ports
dont le commerce en ferait la demande.

Mais ces réformes si récentes n'ont
pu obtenir encore en Russie des
résultats assez nombreux, pour fournir
un champ fécond à l'observation. Ce
qu'il y a de positif, c'est que l'Angleterre
jusqu'à présent en dehors du commerce
d'exportation des céréales de la Russie

83

y est entrée, cette année, pour une
part notable. Ainsi, 17,000 setiers de
poin, 61,800 d'avoine, 29,000 de froment
sont partis de Cronstadt pour les
ports britanniques. Ce qu'on peut
affirmer encore, c'est que les marchands
russes, voyant maintenant un débouché
certain pour leurs céréales, ne se
contenteront plus, comme autrefois,
d'en faire venir aux lieux de chargement
le strict nécessaire, et encore cela,
au fur et à mesure de leurs besoins,
mais établiront dans ces mêmes lieux,
et à St. Petersbourg, en particulier,
de vastes entrepôts de grains, où les
affrèteurs pourront trouver pour
leurs navires des chargements
toujours prêts.

L'administration de l'Empire
ne fait pas mystère de ses sympathies
pour l'exemple donné par le
ministre anglais. Mais, quoi qu'il
en soit, nous regardons comme
incontestable, que les dispositions plus

favorables qui pourront s'introduire dans le tarif russe, n'atteindront jamais que les matières premières, comme denrées coloniales &c, et que la protection vouée à l'industrie nationale le maintiendra toujours dans son système de sévérité à l'égard des produits manufacturés. Qu'en même temps, s'il en sort, ce ne sera que par exception, et en vertu de clauses spéciales stipulées entre nations.

6°. Exportation et
Importation du port
de Cronstadt, en 1846.

L'exportation de grains a été grande cette année dans tous les ports de la Russie. On en a chargé, en particulier, au port de Cronstadt, une quantité immense pour Hambourg, Brême, Amsterdam, la Haye &c.

Voici, du reste, d'après la gazette du commerce, le tableau comparatif général des importations et exportations faites dans ce dernier port en 1845 et 1846 (Nous le transcrivons sur le numéro

En Décembre

Importations

| Marchandises | En 1845 | En 1846 |
|----------------------------|---------|--------------------|
| Fruits frais..... | 72,371 | 84,314 caisses |
| - il - secs..... | 116,306 | 92,950 poids |
| Boissons spiritueuses..... | 4,353 | 4,384 anes |
| Vin..... | 94,821 | 110,647 |
| Vin de champagne..... | 610,630 | 563,568 bouteilles |
| Porter..... | 1,369 | 1,098 arbes |
| Porter..... | 50,227 | 58,186 bouteilles |
| Sucres..... | 165,933 | 981,804 poids |
| Café..... | 138,712 | 163,286 " |
| Huile d'olive..... | 272,439 | 320,655 |
| Indigo..... | 44,740 | 34,348 |
| Cochenille..... | 2,815 | 6,588 |
| Mix de teinture..... | 468,993 | 426,282 |
| Sol..... | 762,147 | 420,287 |
| Coton crû et laine..... | 688,376 | 584,580 |
| - filé..... | 471,642 | 378,389 |
| Tissus de laine..... | 8,216 | 6,132 |
| Soieries..... | 1,986 | 2,049 |

Suite des Importations.

| Marchandises | En 1845 | En 1846 |
|--------------------------------|---------|--------------------------|
| Tissus de coton . . . | 3,429 | 3,214 ^{francs} |
| Tabac en feuilles et côtes . . | 104,267 | 123,427 " |
| Cigares | 4,893 | 3,919 ^{cannes} |
| Haricots | 48,464 | 53,137 ^{livres} |
| Charbon de terre . . . | 10,689 | 47,331 ^{ch.} |

Exportations.

| | | |
|--------------------------|-----------|-----------------------------|
| Soie | 414,910 | 377,022 ^{francs} |
| Cables et cordes . . . | 174,680 | 163,090 " |
| Cuir ouvré | 84,008 | 74,664 " |
| " ouvré | 23,948 | 29,976 " |
| Lin | 351,305 | 407,266 " |
| Bois de construction . . | 67,539 | 92,799 ^{pièces} |
| Toiles à voiles . . . | 27,804 | 22,436 " |
| " de Mardius . . . | 32,652 | 32,177 " |
| " Ruyendocck . . . | 51,867 | 50,360 " |
| Chaux | 1,895,573 | 1,643,841 ^{francs} |
| Potasse | 243,990 | 179,214 " |
| Suif | 2,536,862 | 2,929,059 " |
| Graine de lin | 381,900 | 171,621 ^{hectol.} |
| Bois de porce | 71,287 | 70,100 ^{francs} |
| Grains divers | 79,759 | 739,708 ^{hectol.} |

11

Le dernier article est remarquable: c'est une différence en plus de 659 949 tchet pour l'année 1846. Ceci montre l'état de pénurie où se sont trouvés les divers marchés de grains de l'Europe; cette année; et la confiance qu'ils peuvent avoir dans les ressources de la Russie, lorsqu'une pareille crise se déclare.

7.° Qualité de nos
produits importés
en Russie.

Le Département du Commerce nous invite, dans la partie de nos instructions relative aux faits commerciaux à prendre des renseignements sur la qualité des produits que nous importons en Russie. Nous avons donc vu et interrogé à ce sujet les principaux négociants de S^t Pétersbourg. Tous nous ont dit que non seulement ils n'avaient pas à se plaindre de leurs fournisseurs, mais qu'ils devaient, au contraire les remercier pour la beauté et l'excellence des marchandises qu'ils leur envoient. Les consommateurs que

nous avons soulevés sur cette question,
nous ont paru aussi du même avis. Et,
de fait, il serait très difficile que nos
expéditeurs réussissent à faire accepter
sans réclamation par les marchands de
St. Pétersbourg, des marchandises de
mauvais aloi: car, d'un côté, ces
marchands sont très intelligents français,
pour la plupart, intéressés à la conservation
de leur clientèle; et de l'autre, cette
clientèle est composée de personnes qui
ont voyagé, qui ont vu par conséquent
aux lieux où on les fabrique les
produits qu'elles achètent, qui les comparent
avec ceux de leur pays, qui, enfin, par
leurs habitudes raffinées d'élégance et
de luxe ont acquis une merveilleuse
perspicacité en pareille matière.

Ajouter à cela que les russes opulents
aux quels s'adressent principalement
nos produits, n'en calculent jamais
les prix. Dès qu'ils leur plaisent, ils
les achètent quand même. Quoiqu'il
en soit, nous ne saurions trop recommander

55

à nos expéditeurs de soigner les envois
qu'ils font en Russie. Maintenant plus
que jamais, cela est nécessaire. L'industrie
indigène s'agit de toutes ses forces pour
organiser contre nous une concurrence
puissante. Il faut que nous lui opposions
une perfection qui non seulement la
réduise au silence, mais qui la décourage;
c'est ainsi que nous retiendrons autour
de nos comptoirs la foule opulente à
laquelle elle aura, en vain, demandé son
or.

I.^o Exportation des pommes de terre.

C'est ce qui regarde les pommes
de terre excite aujourd'hui le plus grand
intérêt. Ce précieux végétal, est, en
quelque sorte le foin du peuple, en
sorte que s'il vient à manquer, le
peuple meurt de faim. Témoin la crise
affreuse qui s'accomplit actuellement
en Irlande. Pour épargner un semblable
désastre aux provinces baltiques, ces
provinces jadis si cultivées, si fertiles,

maintenant si négligées, si misérables,
l'Empereur vient d'y défendre l'exportation
des pommes de terre, cette exportation
ne pouvant se faire qu'au détriment
de la classe pauvre, laquelle ne saurait
trouver dans les autres céréales, d'ailleurs
peu abondantes, un supplément suffisant
pour les besoins de son existence.

Voici ce qu'on lit, à ce sujet, dans
le journal de St Pétersbourg, du 6^e br
1846.

Le 1^{er} Septembre, sanctionnant une
décision du Comité des ministres, rendue
sur une proposition sollicitée par le
Gouvernement militaire de Riga,
gouvernement général de Livonie,
d'Esthonie et de Courlande, et présentée
par le ministre de l'intérieur, S. M.
l'Empereur a daigné ordonner de
prohiber jusqu'au 1^{er} Septembre de
l'année 1847, l'exportation des pommes
de terre par les ports des gouvernements
de la Baltique, et d'y bannir l'exportation
en franchise de droits de ce produit, comme

provision de bord des navires partant pour
des ports situés en deça du Sund, à la
quantité d'un tchetverik, et à bord de ceux
en destination pour les ports au delà du
Sund, à celle de deux tchetveriks par
homme d'équipage, y compris le
Capitaine ».

9^e Péage du Sund.

Si nous en jugeons d'après les
dispositions qui se manifestent dans les
divers pays du bassin de la Baltique
que nous avons parcouru jusqu'à présent,
le péage du Sund serait soumis, avant
un long délai, à une modification profonde,
soit à une suppression totale. Les
armateurs de St. Pétersbourg le trouvent
gratuit dans son principe puisque la
protection exercée jadis par le Danemark
en faveur des navires qui traversaient le
Sund, protection qui avait donné lieu
originellement à ce péage, est devenue
aujourd'hui tout à fait inutile; exorbitante
dans ses conséquences, et, en cela, contraire
à l'esprit des traités qui l'ont sanctionné,

puisque depuis ces mêmes traités, la navigation de la Baltique ayant pris un grand développement, et les marchandises qu'elle importe et qu'elle exporte ayant subi nécessairement, vu leur énorme quantité, une baisse notable, le tarif du péage en question est néanmoins resté le même. Mal doute que la France ne partage et n'appuie au besoin ces dispositions hostiles à l'égard d'un abus que rien ne justifie; elle peut compter aussi sur l'assentiment de la Russie si étrangement injustifiée à ce sujet dans le dernier traité quelle a signé avec le Danemark. Quant à la Suède, il est manifeste qu'elle prendra le même parti; la Suède ne pouvant compter sur ses canaux intérieurs dont la navigation est trop lente, trop difficile, et par conséquent trop coûteuse, pour rivaliser avec celle du Sund, doit nécessairement rester dans le droit commun. Mais, de toutes les puissances maritimes, celle qui nous paraît la

57

plus opposée au préage du Sund, sans doute, parce qu'elle a plus d'intérêt que toutes les autres à ce qu'il soit aboli, c'est l'Angleterre. Nous savons, de bonne part, qu'elle est décidée à refaire sur d'autres bases le traité qu'elle a conclu jusqu'en 1852 avec le Danemark; et l'Europe commencera longtemps d'avance à travailler l'opinion sur la question des droits du Sund, afin que lorsque le moment d'agir sera venu, toutes les parties intéressées puissent s'unir à l'Angleterre sur ce son appui, pour le triomphe de la cause commune. Ainsi donc tout nous porte à croire que cette vieille question du Sund est sérieusement menacée; et si, comme il arrive toujours en pareilles circonstances, les dispositions qui se manifestent à son égard, vont toujours s'envenimant, il est probable, pour ne pas dire certain, qu'elle sera vaincue dans la lutte et retranchée, à tout jamais, du code des nations maritimes.

L'opiniâtreté du Danemark à se

refusé à tout arrangement qui tendrait
à diminuer les droits de ^{du Sund} sortie (Il
paraît cependant que le Danemark
vient d'accéder tout récemment une
favorable partielle à la Prusse, relativement
au piége de l'Elbe et du Sund: voici,
ce qu'on écrit à ce sujet de Copenhague,
en date du 24 Novembre 1846.

"Une résolution royale du 16^{juin}
a accordé au gouvernement prussien,
sur la demande de ce dernier, la
remise du piége de l'Elbe pour 20,000
boisseaux de seigle, et de celui du Sund,
pour 42,000 boisseaux qui doivent être
transportés de Rathenow, de Dautzick
et de Königsberg dans les magasins
prussiens de la province rhénane"),
à pour principe, dit-on, une influence
secrète qu'on attribue à la Prusse.
Sans nous prononcer sur cette hypothèse
au sujet de laquelle nous n'avons reçu
aucune communication officielle, nous
avouons que c'est en vain que nous
cherchons à l'appuyer sur des motifs

plausibles. Quelle serait donc ici la politique de la Russie? Assurément ce n'est pas de protéger ceux de ses navires qui franchissent le Sund, puisque ces navires y sont soumis, comme tous les autres, au péage commun. Serait-ce de protéger sa marine générale, en laissant subsister contre les marines étrangères qui lui font concurrence, une charge qu'elle sait leur être odieuse? Mais, ne voit-elle pas que cette charge toute odieuse qu'elle est, ne saurait constituer une entrave assez puissante pour empêcher le développement de ces marines qu'elle redoute; et qu'ainsi cette protection indirecte serait, d'une part, tout à fait illusoire? D'ailleurs la Russie paierait-elle même cette protection de ses propres deniers, puisque le tribut que les navires étrangers acquittent en passant le Sund, augmente d'autant le prix des marchandises qu'ils lui apportent. Quoiqu'il en soit des motifs secrets qui peuvent

diriger la Russie dans l'influence qu'on
lui suppose sur l'épineux problème de la
piège du Sund; nous pouvons assurer
qu'ils ne sauraient prévaloir contre la
volonté bien arrêtée des autres puissances
maritimes; bien plus nous pouvons même
dire qu'une fois le champ ouvert, la
Russie entraînée de gré ou de force dans
le conflit, ne manquera pas de prendre
parti pour le grand nombre, et de réclamer
aussi pour elle la part de justice
réclamée pour tous.

10. Dispositions relatives
à la Pologne.

La récolte des céréales a été
malheureuse cette année, en Pologne, à tel
point que le pays serait menacé de disette.
Pour en prévenir les désastreux effets, le
Conseil d'administration a pris l'arrêté
suivant :

« Prenant en considération l'état de
la récolte de cette année, ainsi que les
prix élevés des vivres, et voulant assurer
aux habitants les moyens de se nourrir,

11

Le Conseil d'administration a décrété ce
qui suit :

Art. 1^{er}. A partir du 20 Octobre
(1^{er} 9^{bre}) de cette année jusqu'au
19 Mars (1^{er} Avril) 1847, tous ceux
qui importeront hors des frontières du
Royaume, en Autriche, en Prusse et
à Cracovie avec son territoire, du seigle
et de l'orge, de l'avoine et des pommiers de
terre, de même que de la farine et du
grauon, acquitteront à l'exportation, au
profit du trésor du Royaume, les Droits
suivants pour chaque Morsee (un demi
schetvert), de ces denrées, et notamment
a) seigle 4⁵ cop. argent
b) Orge ou dièche 4⁵ cop. arg.
c) Avoine 30
d) Pommiers de terre . . 30
e) Farine et grauon de
toute espèce 4⁵

Art. 2. A partir du 20 Octobre
(1^{er} Novembre) de cette année jusqu'au
20 Juillet (1^{er} Août) 1847, il sera
permis d'importer de l'étranger dans

le Royaume, en franchise de droits
d'entrée et de péages, sur les voies
publiques, du foin, du seigle, de
l'orge, de l'avoine, du blé sarrasin, des
pois, du millet et des pommiers de
terre, de même que toute espèce de
farines et de grains.

Art. 3 La faculté de fabriquer
les eaux de vie dans les distilleries du
pays, d'après les déclarations déjà
faites, est limitée actuellement au 20 Janvier
(1^{er} Février) 1847. La décision quant
à la possibilité de continuer à cette
époque cette fabrication dépendra de
l'état des approvisionnements de
pommiers de terre et de grains, et du
taux de leur prix.

Art. 4. La commission de l'intérieur
et des affaires ecclésiastiques et celle des
finances et du trésor sont chargées de
l'exécution du présent arrêté.

II Commerce du port
de Riga.

Voici d'après la Gazette officielle

60

du commerce, le tableau comparatif des
renseignements du commerce du port de Riga,
depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au
1^{er} Novembre.

Exportation

| Marchandises | 1845 | 1846 |
|-------------------|------------|--------------------------|
| Chaux | 859,710 | 976,311 ^{pi} |
| Lin | 1,219,278 | 1,188,550.. |
| Groupe de lin | 59,070 | 71,733.. |
| " de chaux | 58,683 | 78,105.. |
| Huile de chaux | 117,821 | 5,828.. |
| Graine de lin | 206,092 | 170,060 ^{pi} |
| " de chaux | 142,599 | 15,447.. |
| Froment | " | 93%. |
| Seigle | 3,650 | 257,149.. |
| Orge | 846 | 7,998.. |
| Avoine | " | 32,491.. |
| Bois | 1,112,864 | 1,595,444 ^{pi} |
| Tabac en feuilles | 18,337 | 9,737 ^{pi} |
| Cuir cru | 10,671 | 8,350.. |
| Tables | 4,195 | 581.. |
| Nattes | 118,889 | 177,466 ^{pi} |
| Plumes à écrire | 2,188 | 2,987 ^{pi} |
| Total | 11,289,228 | 12,848,614 ^{pi} |

Importations

Articles principaux qui ont acquitté
les droits.

| Marchandises | 1845 | 1846 |
|--------------------------------------|-----------------|---------------------------------|
| Vins de Champagne et de Bourgogne | 73,047 | 84,147 ^{cent} |
| Vins divers | 2,010 32,051 | 2,356 32,386 ^{cent} |
| Liquor | 11,200 | 10,659 |
| Rhum, arak, cognac | 1,822 | 2,177 |
| Sucre brut | 104,722 | 84,778 ^{cent} |
| Café | 10,819 | 14,255 |
| Sel | 1,730,336 | 1,922,603 |
| Tabac en feuilles et cigarettes | 11,158 | 11,535 |
| Fromages | 1,194 | 1,442 |
| Haricots | 67,499 | 79,896 ^{cent} |
| Epicerie | 50,119 | 55,481 ^{cent} |
| Poivrons | 56,892 | 46,812 |
| Métaux | 66,128 | 50,843 |
| March. manufact. | 315,752 | 348,393 |
| Coton cru | 11,865 | 6,776 ^{cent} |
| Total | 4,307,658 | 4,272,318 ^{cent} |

12. Régime de la Navigation
en Russie, et charges
particulières à ses ports.

11

Mais nous n'avons pu nous procurer
encore les états des charges particulières
à chacun des ports de la Russie. Mais
on trouvera ci-joint, tout ce qui concerne
en cette matière les navires français et
anglais, au port de S. Pétersbourg.
Les anciens droits additionnels ont
été supprimés par le tarif de 1842;
à l'exception toutefois de ceux
prélevés sur certains produits d'origine
russe à leur exportation, en faveur de
la navigation intérieure (voir le tarif
p. 149 lettre D). On paie aussi
sur l'importation 1 1/4 p. % pour le
nouveau pont de pierres qui se
construit actuellement sur la Neva.
Le droit de quarantaine 1 p. % est
aussi maintenu. Quant au régime
de la navigation en Russie, c'est une
question trop vaste et trop compliquée,
pour que nous ayons pu encore
l'étudier dans tous ses détails. Des
hommes précieux que nous avons consulté

à ce sujet nous ont dit que les principaux
éléments devaient en être puisés dans l'instruction
pour les Capitaines de vaisseaux, publiée
par l'administration du Commerce extérieur,
et surtout dans le code maritime russe
traduit en français par Antoine De St
Joseph. Nous pensons que ces deux
ouvrages se trouvent au Département du
Commerce.

13. Last et tonneau

de Jauge et d'affrètement.

Les renseignements qui nous sont
demandés par le bureau des législations
étrangères au sujet du last et tonneau de
jauge et d'affrètement sont excessivement
difficiles à recueillir. En dehors de
l'administration officielle, nous n'avons
trouvé personne qui put nous aider à
résoudre les difficultés qui y sont proposées,
et à établir une théorie précise. Quant
aux employés avec lesquels nous nous
sommes mis en rapport, ils nous ont
promis de satisfaire à nos questions,
mais pour cela, ils nous ont demandé

12

un délai. En attendant, voici, à propos
du last et du tonneau, quelques points
pratiques qui il est utile de connaître;
et qui, d'ailleurs, donnent réponse à
certaines parties de la thèse générale.

Excepté pour les affrètements anglais
qui se font à raison de 63 pouds, par
tonne, la base du last, à S^t Pétersbourg,
est le suif qui se charge à 120 pouds par
last. Tous les autres articles, basés sur
le suif, se calculent ensuite, quant au
last, sur leur qualité encombrante ou
non encombrante. Ainsi, le last de la
potasse et du cuivre est de 120 pouds;
le last du chanvre et du lin est de 60 pouds.

Quant aux planches, on les fûte
à raison d'un standard de 10 douzaines
réduites. Le standard varie suivant la
largeur et l'épaisseur des planches. Le
standard de 10 douzaines réduites pour
des planches de 3 pouces d'épaisseur
sur 11 pouces de largeur fait 720 pieds
cubiques anglais ou 675 pieds français;
pour des planches de 3 pouces d'épaisseur

sur 9 pouces de largeur, il fait 880 pieds,
ceurants anglais ou 825 pieds français
x 2 1/2 =

Pour les cercles le last est de
16 schetspers, quelque soit le poids
intrinsèque de la marchandise.

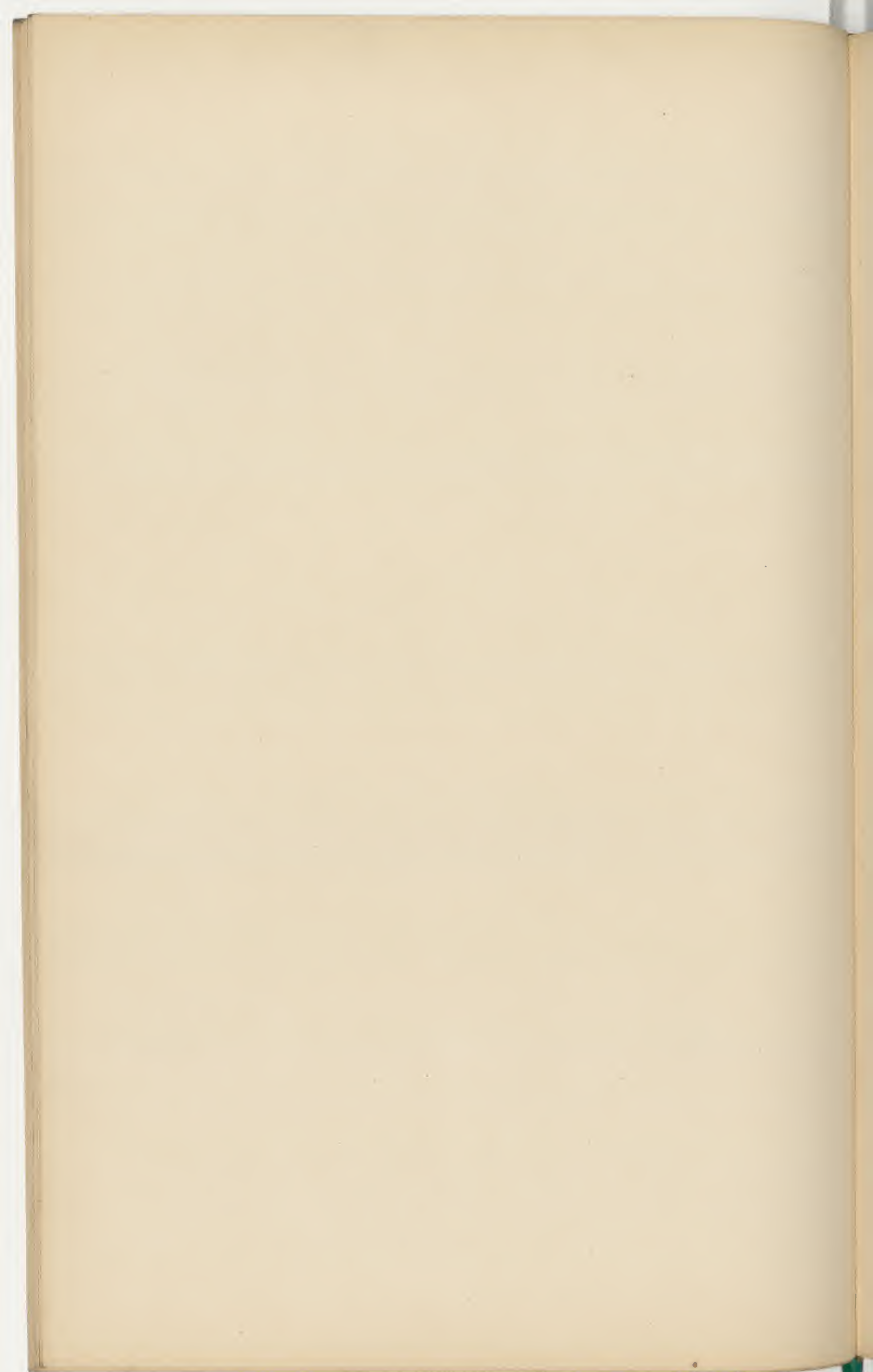
Le pond russe équivaut à 16, ^{lib} 38080.
Mais, en pratique, l'évaluation du
last n'est guère comptée pour le saif,
qu'à 16, ^{lib} 16500 par pond; pour le
chaux et le lin, 16 Kilos; pour le
cuivre 16, ^{lib} 33000.

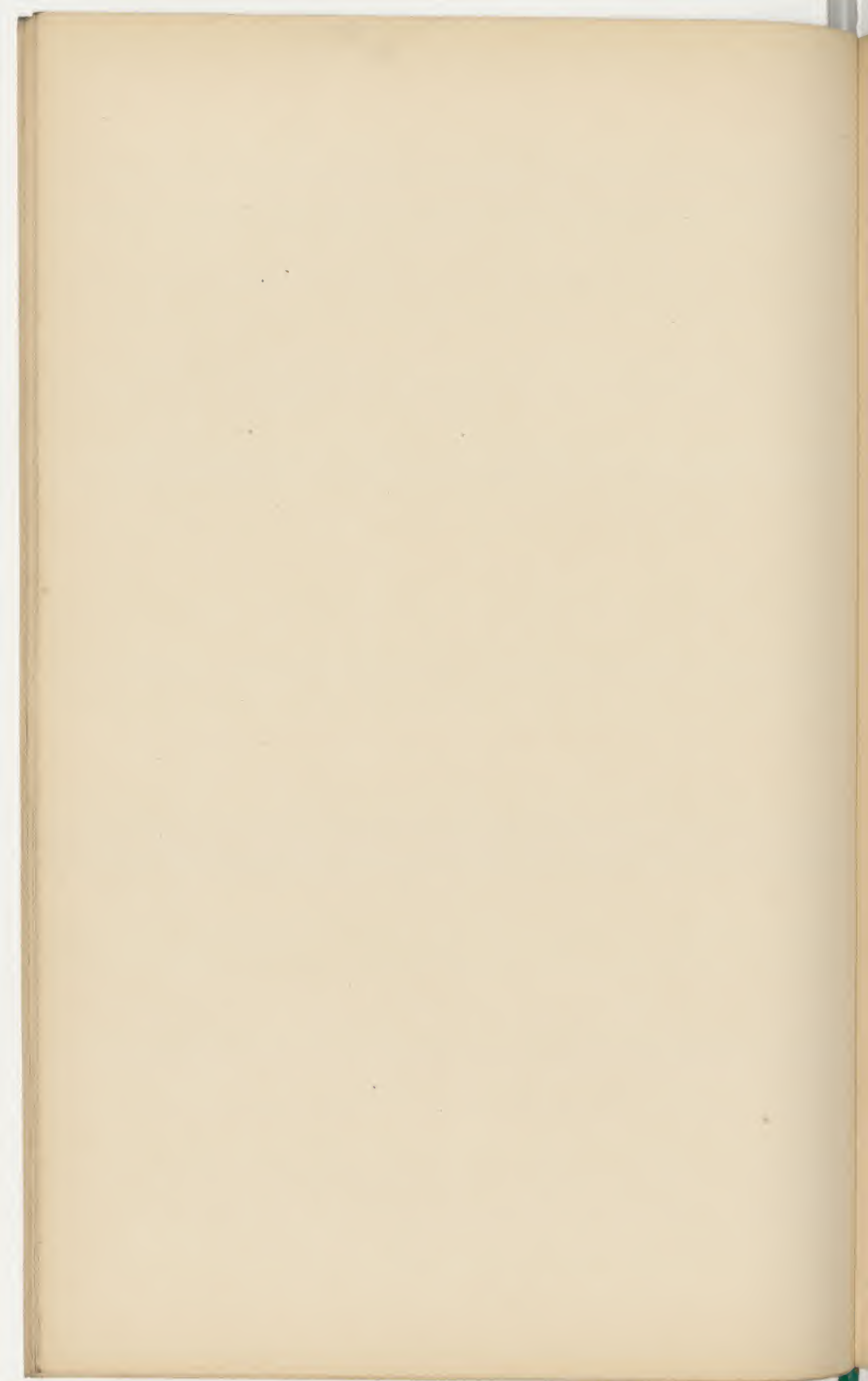
Ces différences sont basées sur les
éventualités multiples aux quelles ces
marchandises sont exposées, soit à
cause des variations de la température,
soit à cause de la qualité plus ou
moins satisfaisante du navire, soit
à cause des procédés de déchargement.

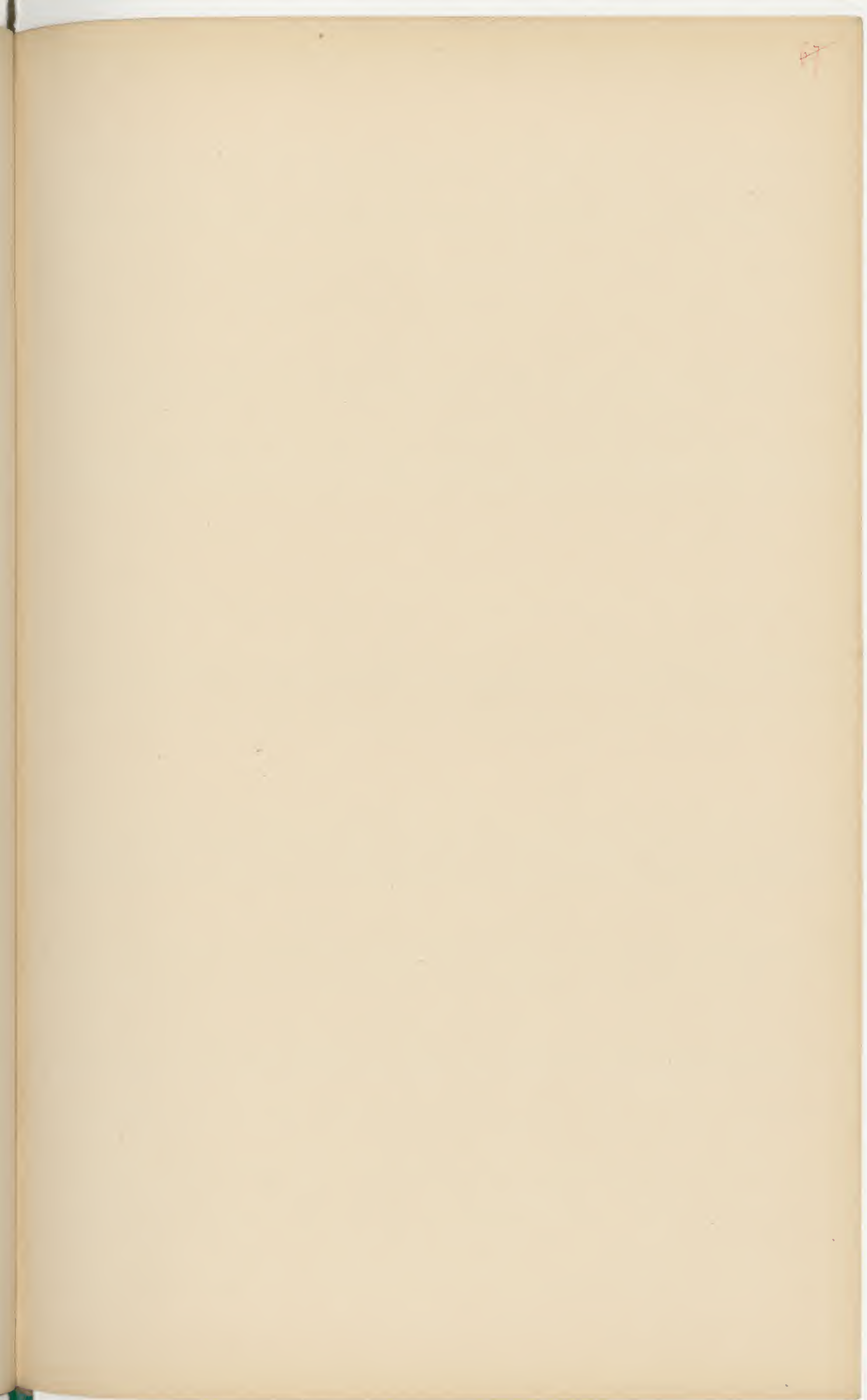
14. Dispositions actuelles Les affideurs de S. Pétersbourg
sont en grand travail on s'attend à

65

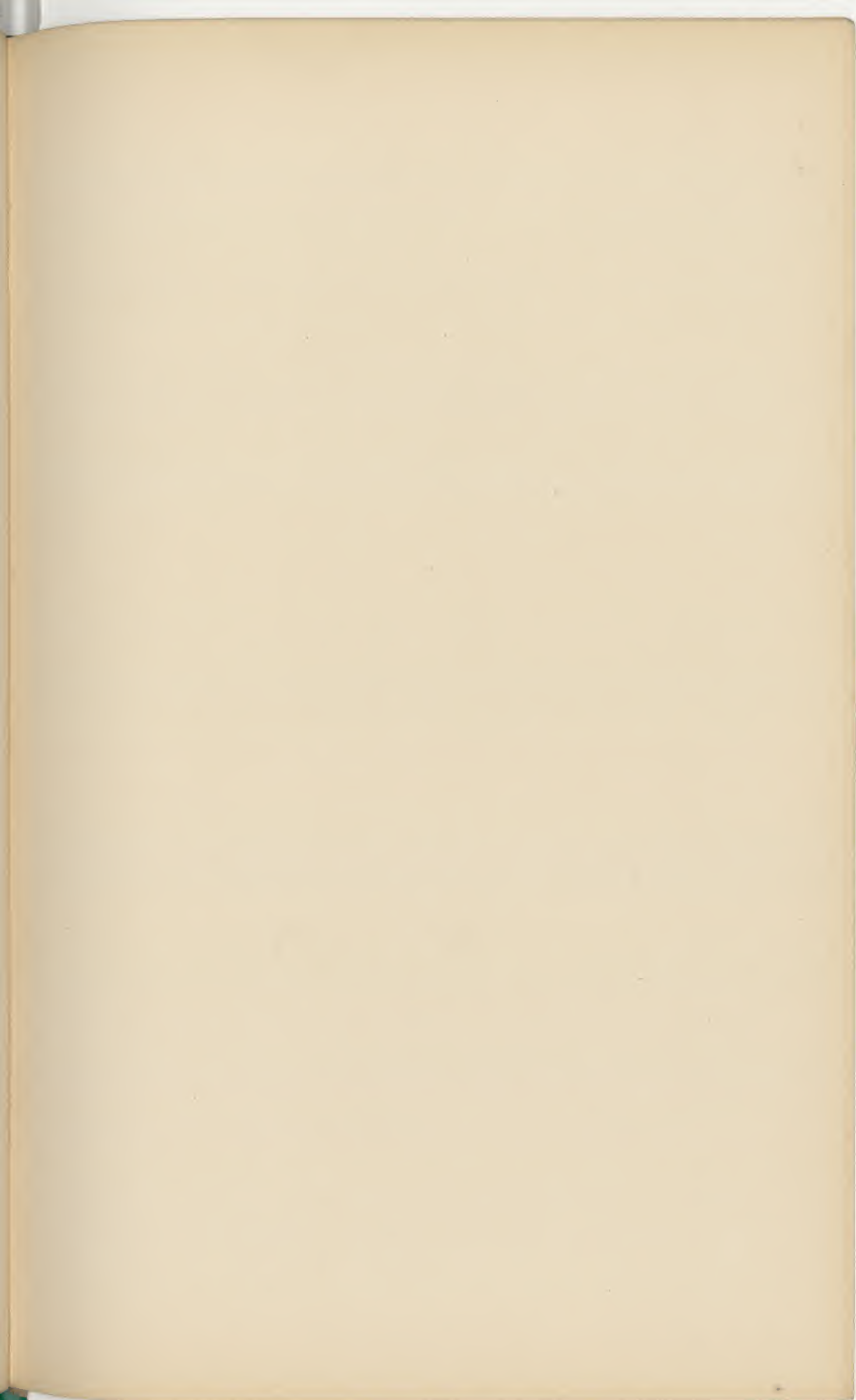
un mouvement extraordinaire dans
le port de Cronstadt, à l'ouverture de
la navigation prochaine. Mais,
jusqu'à présent, dit-on, il se prépare
peu d'affaires avec la France.
Les denrées suisses qui y ont été
expédiées par navires russes, n'ont
pu s'y vendre; on les a portées
aux anglais qui les ont achetées.
Des lettres venues de France
expliquent le peu d'impression
qu'on y témoigne actuellement
pour les produits russes, par
l'attente où l'on est d'une
prochaine diminution de droits
sur ces mêmes produits.

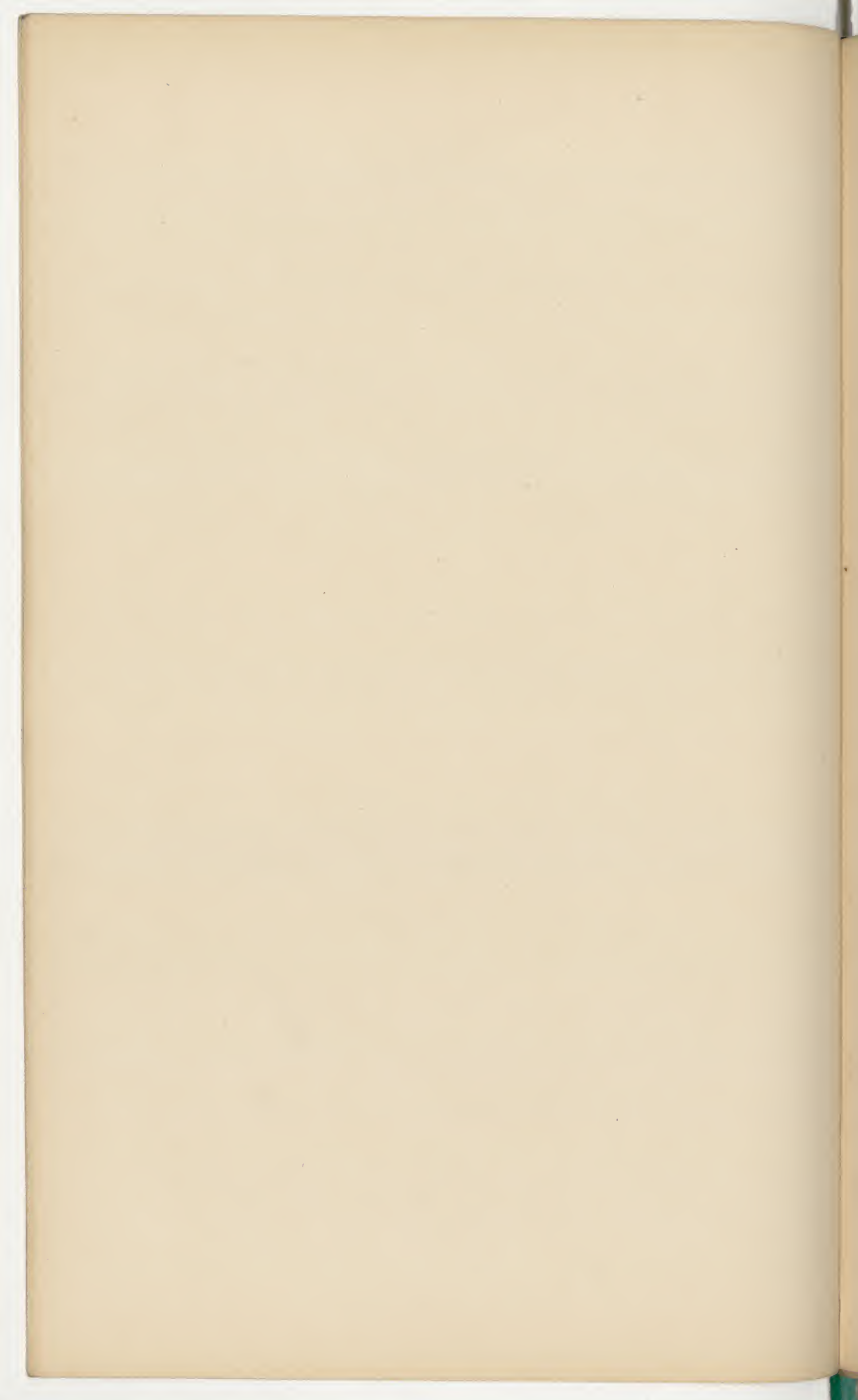


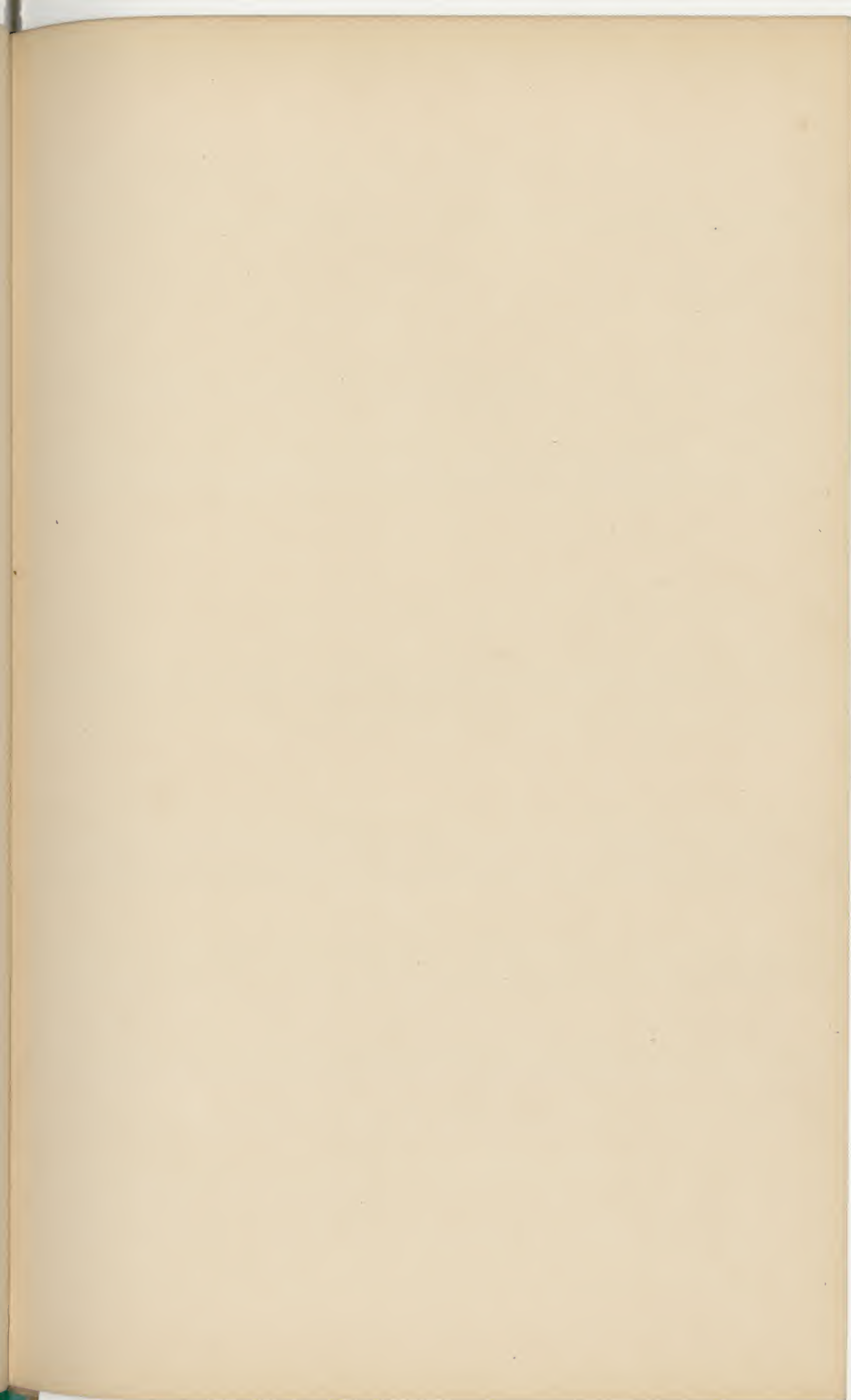


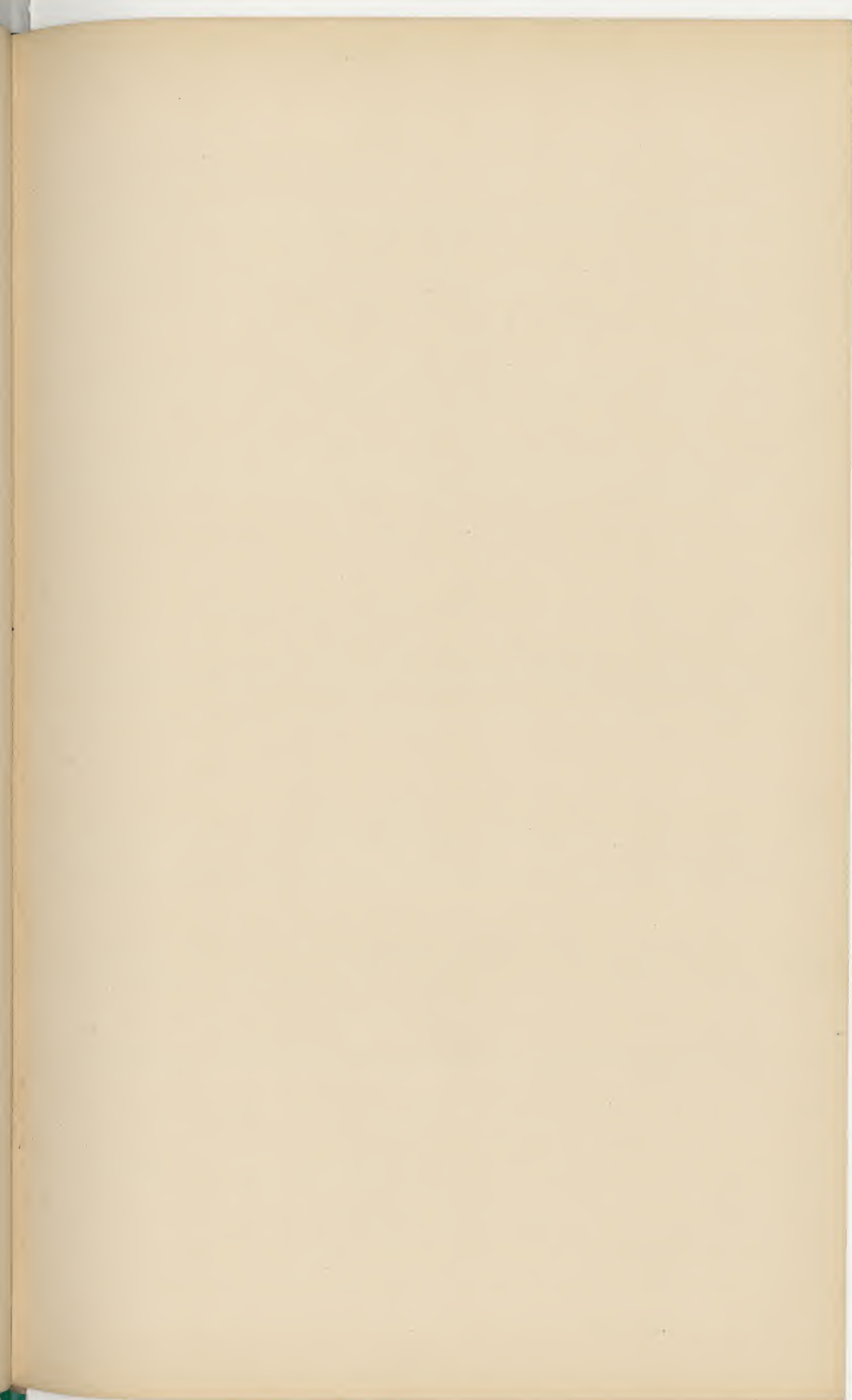


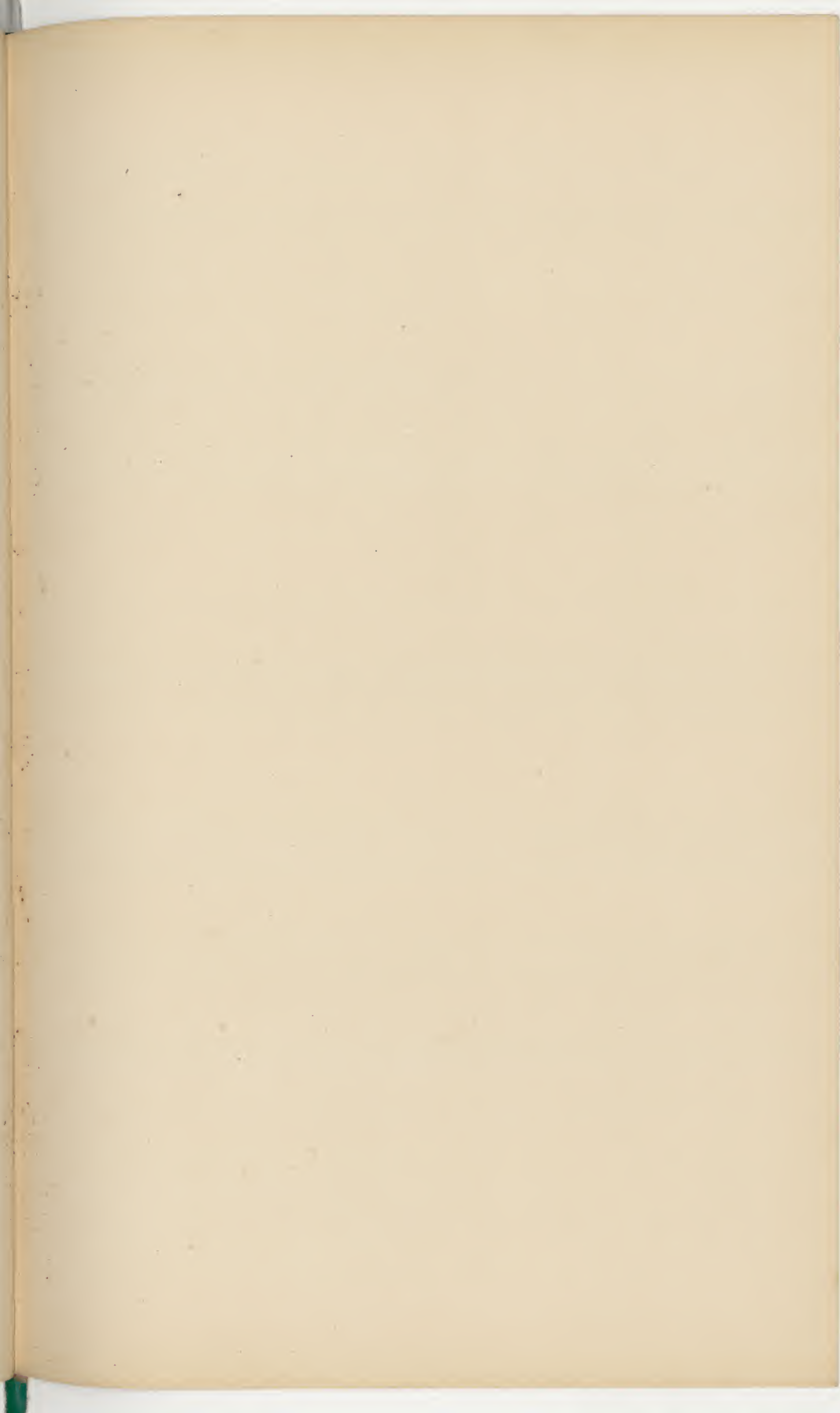


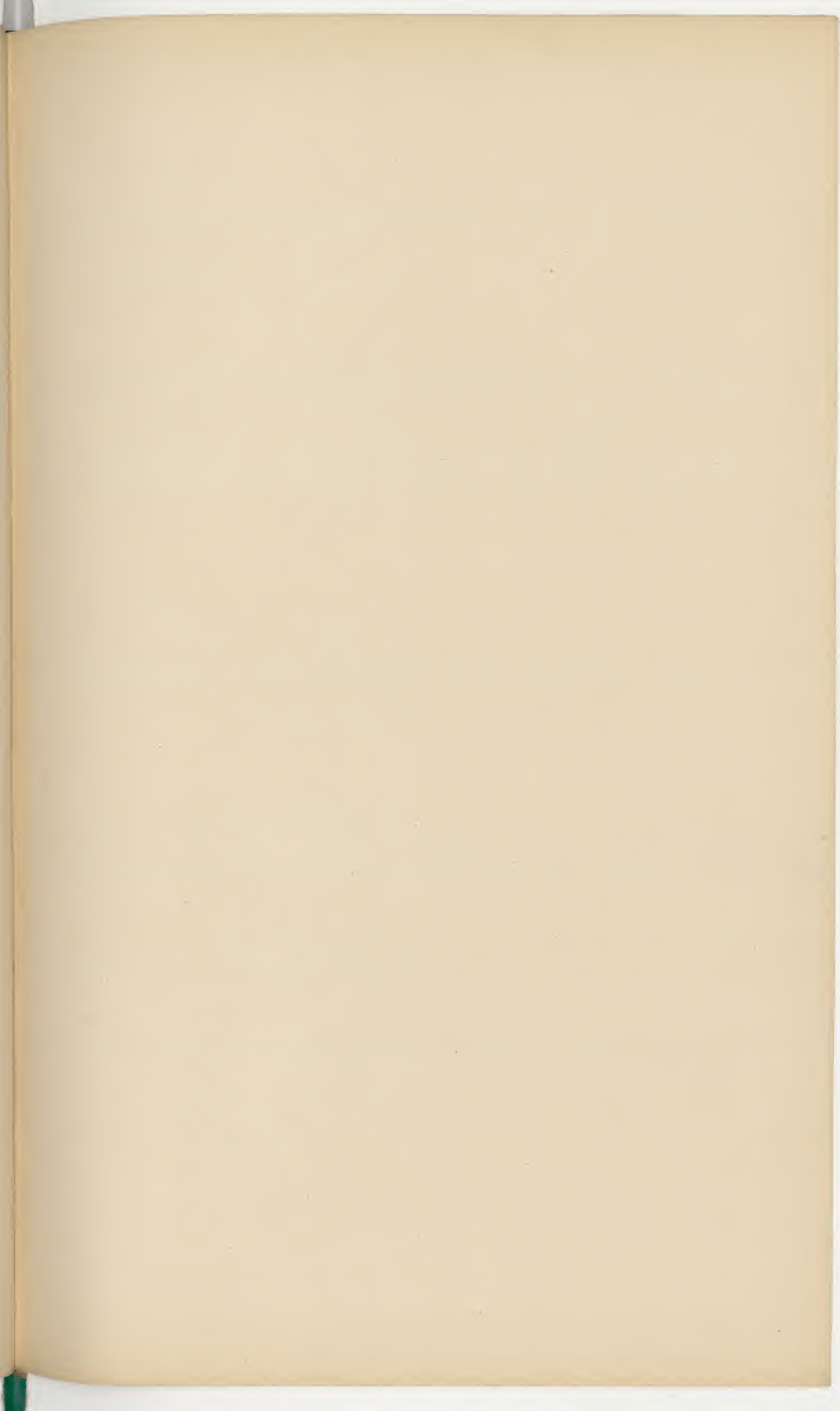


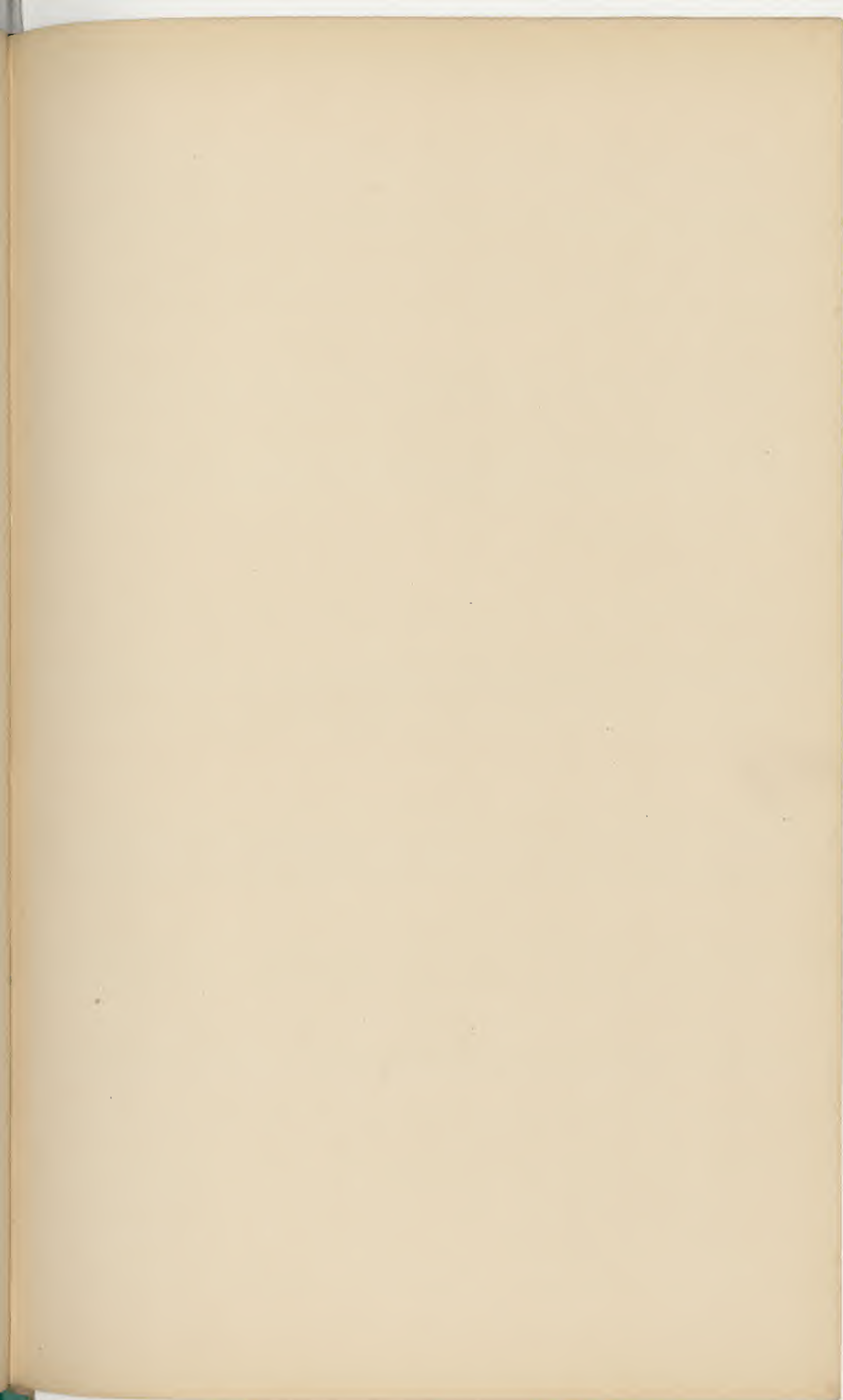


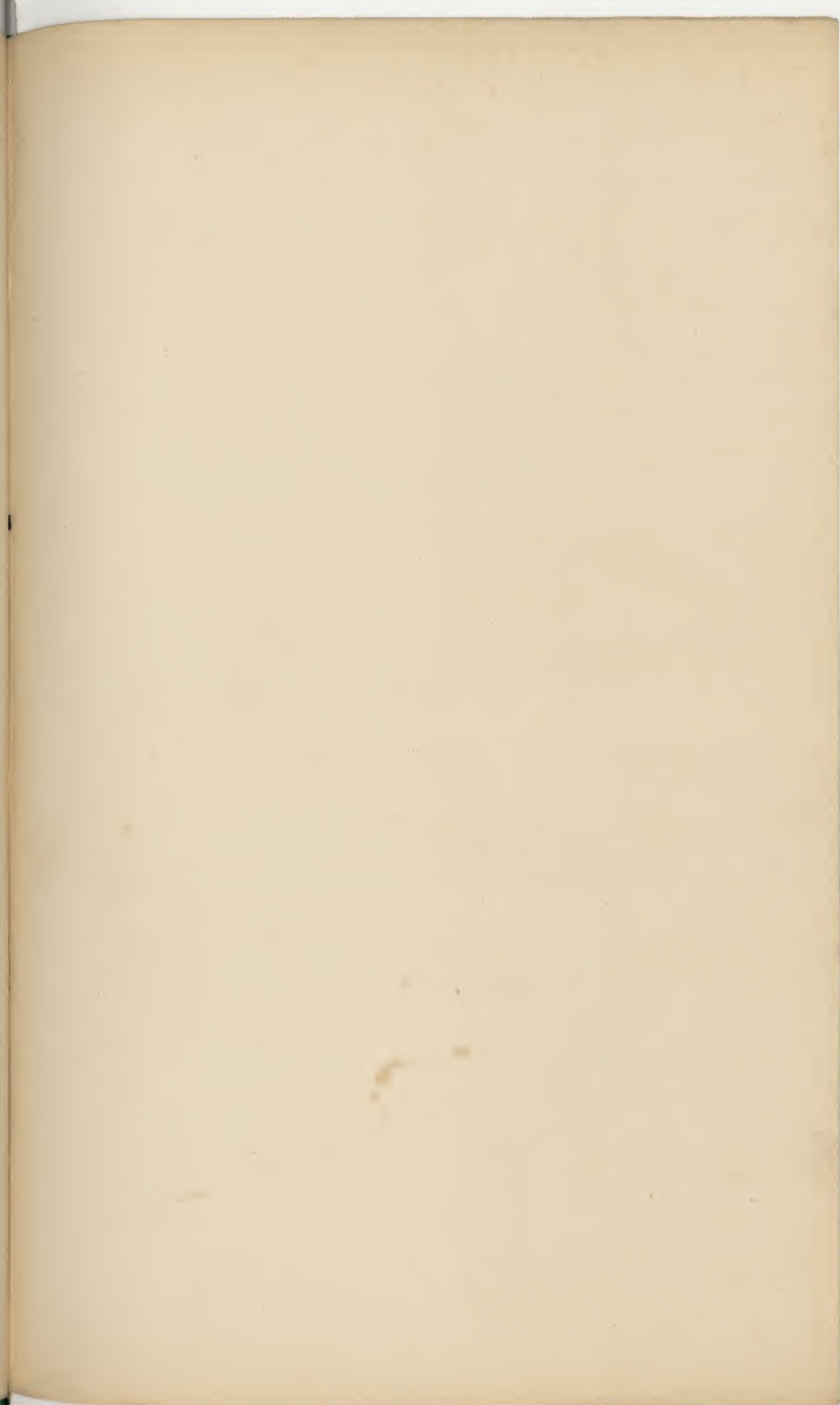


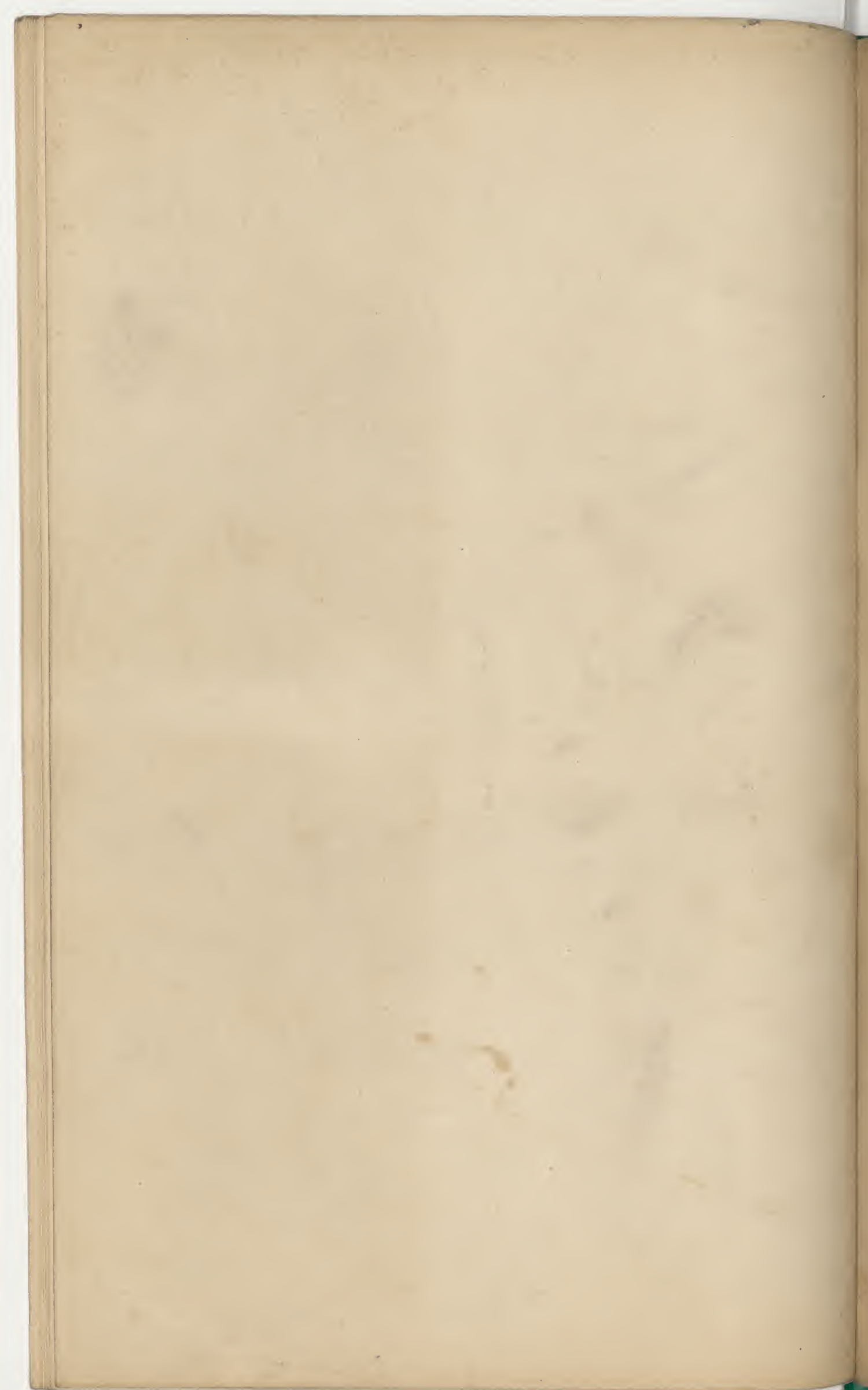










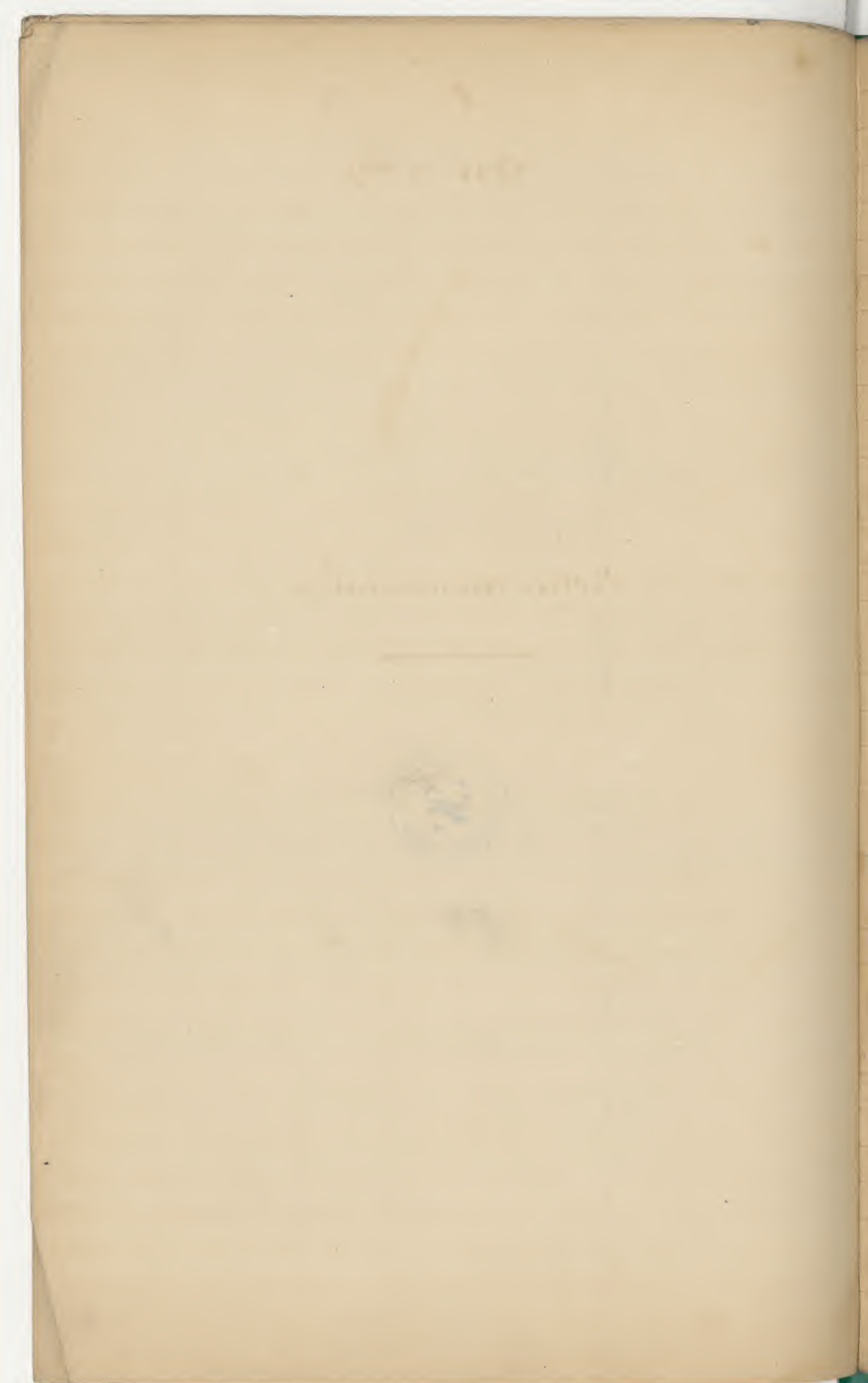


2

1846. et 1847.

Notæ commerciales.





15.° Etat commercial
de la Russie
considérée par
rapport à la
France.

C'est une étude remplie du plus vif intérêt que celle du mouvement commercial de la Russie. En y voit, d'un côté comment cette grande puissance, développant peu à peu ses forces naturelles, devient pour toutes les nations du monde un vaste magasin, où elles peuvent s'approvisionner de presque toutes les matières nécessaires à leur industrie; de l'autre, comment par suite des relations qu'elle engage et qu'elle entretient avec l'Europe, l'Asie et l'Amérique, elle attire dans son sein l'élite des produits étrangers.

Toutefois, nous nous abstenons d'embrasser ici le cadre immense qui offre une pareille étude. Préoccupé, avant tout, du point de vue pratique, nous nous bornerons à examiner ce que la Russie peut être commercialement par rapport à la France, et réciproquement ce que la France peut être commercialement par rapport à la Russie.

Lorsqu'on parcourt la Russie, non en touriste léger qui n'y cherche que des impressions, mais en économiste sérieux qui s'efforce d'en pénétrer les ressources, on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'il n'est peut-être pas de pays au monde plus riche en éléments propres à satisfaire non seulement aux nécessités de la vie, mais encore à toutes les exigences du confort et du luxe. En sorte,



qu'à parler en rigueur, la Russie pourrait se
raffermer en elle-même, s'isoler, en quelque sorte,
du reste du monde, sans avoir à souffrir
matériellement de cet isolement. Tandis qu'il
n'en serait pas ainsi pour être des autres nations
avec lesquelles elle aurait cessé de communiquer.

Vous n'approuverez point cette assertion
par une statistique détaillée de l'Empire de
Russie; nous ne parlerons ni de ses plaines
fécondes, ni de ses mines inépuisables, ni de tous
ces trésors d'une variété infinie qui composent
sa richesse nationale. Vous nous attacherez
plutôt à étudier un fait, un fait étrange qui
semble démentir cet idéal que nous signalions
tout à l'heure. Pourquoi la Russie qui
possède dans son sein tant d'immenses
ressources, n'emploie-t-elle pas tous ses
efforts à les développer? Pourquoi, lorsqu'elle
pourrait devenir si facilement la première
nation agricole du monde, n'aspire-t-elle, ce
semble, qu'à prendre en main le sceptre de
l'industrie? Attend-elle pour se replier
sur elle-même et féconder sa propre substance,
qu'elle se soit brouillée avec quelqu'une des
grandes nations de l'Europe, afin de lui
montrer qu'elle peut se passer d'elle, et lui
fermer impunément ses ports? Il y a là
matière à de sérieuses réflexions.

Un pays riche par lui-même a
besoin pour jouir de sa richesse: 1° de bras
qui exploitent ses produits; 2° de voies de
communication pour transporter ces produits.

76

d'abord sur les marchés intérieurs, pour la consommation des indigènes; puis sur les ports, pour en exporter le superflu à l'étranger?

Où, qu'elle est, en Russie l'état des voies de communication? Si l'on accepte trois ou quatre grandes chaussées, véritables merveilles de l'Empire, on peut dire avec vérité qu'elle n'a point de routes. C'est là, du reste, un aveu que font volontiers les nationaux. En effet, quel nom peut-on donner à ces lignes d'une largeur indéfinie, couvertes le plus souvent d'un sable profond ou d'une boue épaisse, sillonnées de fers à peine défrichés et coupées en mille endroits par d'abominables roudiers, ou par des ponts de bois mobiles et grossièrement travaillés? Il faut avoir, comme nous, expérimenté ces sortes de lignes, pour pouvoir apprécier tout ce qu'elles ont de désavantages pour les transports, et par conséquent le peu de service qu'elles sont en état de rendre au commerce. On dira, peut-être, que l'hiver la saison propre de la Russie, couvrant tout le pays de neige, transforme par là même ses routes les plus âpres en voies concaves et faciles. C'est vrai, bien que souvent ces mêmes routes tourmentées par de terribles ouragans, lesquels n'étaient arrêtés par aucune montagne, déploient à l'air toute leur furie, s'ensablent de tels amas de neige, qu'il faut organiser des travaux spéciaux, pour les rendre à la circulation. Mais la saison du traînage proprement dit, ne dure jamais plus de quatre mois; il reste donc encore huit mois

pendant les quels les routes en question sont soumises à tous les inconvénients que nous avons signalés. Ajouter, de plus, que sur ces huit mois, il en est trois, ou par suite des pluies d'automne ou du dégel du printemps, elles sont tout à fait impraticables.

Au lieu de songer à améliorer ces routes, la Russie dirige aujourd'hui toutes ses pensées ambitieuses vers les chemins de fer. Il lui semble que de là dépende tout son avenir, et la question des rails-ways et des locomotives domine toutes les autres questions. Le fait est incroyable; et ne trouve d'explication, selon nous, que dans le caractère enthousiaste, jaloux, imitateur de la nation. Parceque la France, l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique &c, ont des chemins de fer, il faut absolument que la Russie ait aussi des chemins de fer: comme si elle se trouvait dans les mêmes conditions que ces autres pays, et qu'elle dût s'appliquer à elle-même tous les projets qu'ils réalisent chez eux.

Ainsi donc, la Russie possède déjà et depuis plusieurs années, un chemin de fer en pleine activité, de St. Pétersbourg à WarKoe-Celo; un autre, celui de St. Pétersbourg à Moscou, est en construction; et les travaux en sont poussés avec tant de vigueur, qu'on a lieu d'espérer qu'il pourra être inauguré avant deux ans; un troisième, déjà proclamé même par les journaux français, doit relier St. Pétersbourg à Port Baltique, joindre le

17

littoral à Prémienbaum par une jetée au plein
golfe, avec Croustott, où serait établi le port
marchand; le débarcadère de ce chemin se
relierait à St. Pétersbourg, par un
embranchement avec celui du chemin de
Moscou; un quatrième chemin de fer, dont
le projet n'a encore été soumis qu'à la
haute administration, sans que rien en ait
transpiré jusqu'à présent dans le public,
prenant Moscou pour point de départ se
prolongerait, en passant par Toula et
Koursk jusqu' dans l'Ukraine; enfin, un
cinquième chemin de fer, vient d'être signalé
au public, dans une brochure spéciale, irait
directement de Saratoff à Moscou, en passant
par Tambouff, Rerzan et Kalumna.

De tous ces chemins de fer, les deux
premiers seulement nous paraissent avoir de
l'avenir. D'abord, celui de Tsarskoe Selo,
attendu la quantité immense de voyageurs, qui,
durant la belle saison, se rendent aux
campagnes Impériales et aux fêtes publiques,
presque quotidiennes de Tsarskoe (1); ensuite
celui de Moscou, qui malgré les frais immenses
que coûteront son établissement et son entretien,
trouvera toujours, probablement, dans le grand

(1) Dans le courant du mois d'Août de l'année 1846,
le mouvement sur la voie de Tsarskoe Selo, a été
de 117,680 passagers, et le montant de la recette brute
s'est élevé à 40,630 roubles 76 Cop. d'argent.

Observons toutefois, que le mois d'Août est

nombre de passagers et de marchandises de valeur qu'il aura à transporter un bénéfice réel. Le chemin dit de Port Baltique par les journaux français, peut se promettre à peu près les mêmes avantages, mais seulement pour la partie qui s'étendra de Petersbourg à Cronstadt (Dist. de 42 verstes). Et, encore, faut-il observer que ces avantages résultant en majeure partie du transport des passagers et non de celui des marchandises, dépendent de la fréquentation éventuelle des campagnes de Peterhoff; d'ailleurs, ils pourroient toujours être facilement diminués par les bateaux à vapeur qui faisant le service direct de St. Petersbourg à Peterhoff et Cronstadt, par une voie plus courte, offrent aux voyageurs un passage moins dispendieux.

un mois tout à fait exceptionnel, à cause des courses de chevaux qui ont lieu à Tsarskoe Selo. En moyenne, le chemin de fer de St. Petersbourg à Tsarskoe Selo et à Poulkoff transporte 460 000 passagers. Il gagne net, à peu près 6% du capital. Les frais d'entretien sont peu considérables puisqu'il n'y a qu'une seule voie, et que, d'ailleurs, on s'y borne au strict nécessaire. Ce qui coûte le plus, ce sont les fêtes données par l'administration à Poulkoff, afin d'y attirer la foule; elles absorbent le 12^e de la recette. On pourroit dire, avec vérité que la fortune de ce chemin est toute artificielle.

78
que par le chemin de fer. Quant à la
prolongation de la ligne d'Oranienbaum à
port Baltique, dont les journaux français ont
fait mention, il paraît que c'est une pure utopie,
mise en avant par la Compagnie, pour écarter
le projet du chemin de Varva présenté par le
Baron Stieglitz. Mais quoiqu'on ait dit
jusqu'à présent en faveur de ce chemin, on ne
peut se dissimuler que sa mise à exécution traîne
singulièrement en longueur. Depuis que le
projet en a été conçu, il a déjà subi des modifications
importantes; on ne saurait même dire encore
aujourd'hui si le plan qu'on suppose approuvé
sera le plan définitif. D'ailleurs la Compagnie
éprouve les plus grandes difficultés de la
part de l'Etat, qui lui a refusé formellement
la loi d'expropriation, ce qui fait que la
plupart des propriétaires qui ont des terres
sur la ligne d'études, ne consentent à les
céder qu'à un prix exorbitant. Et puis, la
construction du nouveau port est un problème,
dont elle n'a pas encore présenté la solution.
Tous ces obstacles, et d'autres que nous
passons sous silence doivent nous faire
craindre, ce semble, que l'exécution du chemin
de fer de Cronstadt, ne soit encore longtemps
ajournée. Quant au quatrième projet dont
nous avons parlé, on ne cite guères d'autre
argument en faveur de son approbation possible,
que la sympathie particulière que lui porte
le Comte Kleimichel, ministre des Travaux

publics, lequel ayant des propriétés sur la ligne même que devrait suivre le rail way, aurait par conséquent un intérêt personnel à sa réalisation. D'après, nous croyons ce projet, pour le fond, dans les mêmes conditions que le cinquième, c'est-à-dire, celui du chemin qui irait directement de Saratoff à Moscou.

Est-il rien de plus hasardeux que ce dernier projet, rien qui décèle d'une manière plus palpable, l'inexpérience de l'auteur dans la matière? Et pourtant sa brochure a fait un grand bruit à St. Pétersbourg; et maintenant encore, elle y excite un enthousiasme tout triomphant qui avec peine les arguments les plus inébranlables.

De Saratoff à Moscou, on compte environ 800 verstes, soit 200 lieues. Est-il bien pour construire un chemin de fer sur toute cette ligne, on prétend n'avoir une débourse que de 21 millions de roubles argent, soit 84 millions de francs; tandis que le chemin de St. Pétersbourg à Moscou dont l'étendue n'est que de 600 verstes, soit 150 lieues, coûtera plus de 60 millions de roubles argent, soit 240 millions de francs. Il est vrai que sur la ligne en question, les obstacles sont moindres que sur celle de Moscou; mais est-il à croire qu'ils le soient au point de réduire les frais de deux tiers? Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour se convaincre du contraire.

Le raisonnement inverse de la manière

la plus évidente, tout ce que le projet de chemin
de fer de Saratoff à Moscou, a d'illusoire
dans ses moyens.

Si nous l'envisageons dans son but,
il ne nous paraîtra pas plus solide. Pourquoi
construire un chemin de fer de Saratoff à Moscou?
Assurément ce n'est pas pour le transport des
voyageurs. Entre ces deux villes, les voyageurs
sont rares, et les moyens de transport ordinaires
leur suffisent. C'est donc pour le service des
marchandises. Mais, pour que ce but spécial
soit vraiment digne de considération, deux
conditions sont nécessaires: 1° que le prix de
revient des marchandises soit diminué; 2°
qu'elles arrivent avec plus de célérité à leur
destination.

Le chemin de fer de Saratoff à Moscou,
peut-il remplir ces deux conditions? Nous
ne le croyons pas.

En effet, voici comment s'opère
actuellement le transport des marchandises
de Saratoff à St Pétersbourg. Chargées sur
des grandes barques, elles remontent le Volga,
jusqu'à Rybinsk, distant de Saratoff
d'environ 1,800 verstes. Là le fleuve se
trouvant moins profond, les marchandises
sont transbordées sur des barques de moindre
dimension, puis continuent leur route, à
travers les différents systèmes de canaux
jusqu'à St Pétersbourg, parcourant une
distance de 800 à 1,000 verstes, suivant les

systèmes où elles sont autres. Dans le premier trajet, c'est à dire, celui de Saratoff à Rybinsk, leur prix de revient, monte à 15 ou 20 Kopecks argent par poud; dans le second trajet, c'est à dire, celui de Rybinsk à St. Pétersbourg, leur prix de revient monte à 15 ou 16 Kopecks argent par poud. Soit: pour les deux trajets jusqu'au lieu de destination, 36 Kopecks argent par poud.

Le prix de revient sera-t-il moindre par chemin de fer? Au contraire! Car, d'après une estimation raisonnée, on ne pourra se charger du transport des marchandises par rail way, de Saratoff à Moscou, distance de 800 verstes qui à raison de 30 Kopecks, argent par poud. Mais, d'un autre côté, il est statué que de Moscou à St. Pétersbourg (distance de 600 verstes), les marchandises transportées par chemin de fer, paieront 25 Kopecks argent par poud. C'est donc au prix de revient de 55 Kopecks argent par poud, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination; par conséquent, une différence en plus de 19 Kopecks argent par poud, pour le chemin de fer.

Donc, en résumant, et en calculant par verstes et par tonnes de 63 pouds, nous avons pour le transport par eau (les distances étant réduites), un prix de revient de 4 roubles 62 Kopecks argent soit 6 francs 118 centimes; et pour le chemin de fer un prix de revient de 2

roubles 118 flopecs argent, soit 9 fr. 32 centime.
Le désavantage de ce dernier est manifeste.

Remarquons, d'ailleurs, que ce désavantage ne saurait être compensé par la célérité du transport, car il est impossible à un chemin de fer de fournir la même quantité qu'une voie navigable.

Et d'ailleurs, comment le chemin de fer de Saratoff à Moscou, pourrait-il réaliser cette célérité? Chaque année pendant les six mois que dure la navigation, il est transporté à St. Pétersbourg par cette voie 60 millions de pouds de marchandises, et par l'Oka et la Moskwa, il est transporté à Moscou, seulement 30 millions de pouds, ce qui fait en tout 90 millions de pouds. Mais nous n'envisageons ici que les marchandises transportées à Pétersbourg. Or, il est reconnu que sur un chemin de fer, chaque locomotive ne peut remorquer, en moyenne que 5,000 pouds (poids utile). Il faudrait donc pour suffire aux 60 millions de pouds, en question, lancer journellement environ 66 locomotives, dans un seul sens, par conséquent à peu près 1320 wagons; ce qui suppose, vu l'étendue de la ligne et la rapidité relative étant calculée, un matériel d'exploitation de locomotives qui peut s'évaluer approximativement à 800; dont 660 en activité et le reste en réserve et en réparation.

Toutes ces conditions sont-elles réalisables, et un projet fondé sur de telles bases, ne mérite-t-il pas d'être rangé parmi les conceptions les plus chimériques?

Sans vouloir ici prendre un rôle hostile, et n'arguant que d'après les faits que nous avons observés, nous ne pouvons nous empêcher de signaler l'impéritie des Russes en fait de constructions et de projets. Soit défaut d'études assez profondes, soit trop d'empressement à exécuter, ils tombent souvent dans les bêtises les plus surprenantes. On sait que lorsqu'il fut question de construire un chemin de fer de St. Pétersbourg à Moscou, deux Colonels, ingénieurs partisans pour l'Amérique, avec mission d'y étudier sérieusement les rails-ways, et les locomotives. A leur retour, après avoir examiné la ligne de St. Pétersbourg à Moscou, ils déclarèrent que le chemin de fer était possible; mais en même temps, ils se refusèrent pour le mettre à exécution. En conséquence, le Gouvernement fit venir d'Amérique un Ingénieur qui a le grade de Major; et c'est ce Major américain qui préside aujourd'hui à la construction du chemin de Moscou, et qui commande en chef aux deux Colonels russes qui ont confessé leur incompetence. Ce que nous venons de dire au général souffre des exceptions, mais ces exceptions sont inférieures

rare. D'ailleurs, à défaut de capacité personnelle, les Russes ont une merveilleuse adresse à s'emparer des capacités étrangères, et à en user à leur bénéfice. Ainsi, pour ne parler que d'un seul cas qui appartient à la question que nous traitons, le projet de chemin de fer de Cronstadt, à la tête duquel figurent des noms si honorables, est l'œuvre d'un Ingénieur Italien, établi depuis longtemps dans le pays, auquel on a su le soustraire par des procédés aussi injustes dans le fond, que délicats et courtois dans la forme.

Le chemin de fer de Cronstadt, tel qu'il avait été conçu d'abord, devait suivre la rive droite de la Neva, et relier ainsi le port de Cronstadt avec la douane de St. Pétersbourg; ce qui eût procuré au commerce des avantages réels. Le Seigneur russe qui s'est emparé du projet, croyant, sans doute, qu'en le modifiant il le ferait passer pour sien, a décidé que le chemin de fer suivrait la rive gauche de la Neva, par Pétrohoff et Oranienbaum; et qu'au lieu d'aboutir directement à Cronstadt, il s'arrêterait à Cossloff, où l'on construirait un port marchand. Par suite de cette modification, la Compagnie organisée par ce Seigneur russe, perd l'avantage inhérent au premier projet de relier le port de Cronstadt à la douane de St. Pétersbourg tout en s'imposant d'un autre

côté, sans aucune espèce de compensation, la construction si dispendieuse d'un nouveau port. Une autre modification proposée par le Baron Stieglitz avait pour but d'étendre la ligne jusqu'à Narva où serait fixé le port marchand; ce que voyant, la Compagnie, déjà en possession du projet, renchérit encore sur l'idée de Stieglitz, et proposa de conduire le chemin de fer jusqu'à Port Baltique. Aujourd'hui, ces deux dernières modifications sont regardées, comme pures utopies; et on les a complètement abandonnées pour s'en tenir au second projet, c'est à dire, au chemin de Courstadt par la rive gauche de la Neva. Mais, ainsi que nous l'avons observé plus haut, la Compagnie attendra longtemps encore avant d'avoir aplani toutes les difficultés qui s'opposent à son entreprise, et de pouvoir la mettre en pleine exécution.)

Mais d'où vient donc que la Russie se montre si enrouée des chemins de fer? Le pays de steppes immenses, de plaines sans fin, où le sable tourbillonne pendant l'été, et où la neige s'accumule pendant l'hiver, est-il bien fait pour les rails ways? Qui ou ne s'y trompe pas, ce qui fait la fortune d'un chemin de fer, ce qui est la condition nécessaire de son existence, c'est l'affluence des passagers. Eh bien! la Russie

peut elle compter sur cette affluence? Sans doute, pour la ligne de St. Pétersbourg à Moscou, et pour quelques rayons partant de la Capitale, d'une petite étendue. Mais, ailleurs, il ne lui reste que des marchandises; Or, nous avons vu, à propos du chemin de Saratoff, quel sort le chemin de fer fait aux marchandises. De ce cas particulier, on peut conclure au général.

Et, d'ailleurs, comment les entrepreneurs de chemins de fer, peuvent-ils compter avec tant de sécurité sur le transport des marchandises? Il nous semble que la manière dont les choses se passent en Russie devrait au moins leur en faire douter.

En Russie, tout paysan est serf; et comme tel obligé de payer à son seigneur, soit en argent, soit en travail, une redevance annuelle. La plupart la paient en travail. Or, d'après la loi, ce travail ne peut être exigé que pour trois jours, chaque semaine. Mais l'usage ou plutôt l'abus le porte presque généralement à quatre jours. Pendant l'été, le paysan russe consacre son travail de redevance à cultiver les terres de son seigneur. Il sème les grains, il fait la coupe des bœs, il moissonne, fauche, rentre les gabels et le foin dans les granges, il s'occupe, en un mot de tout, ce qui exigeant le soin et la prospérité des récoltes. Quand vient l'hiver, le seigneur emploie son paysan à des travaux d'intérieur. Pourvu à préparer

le chaufre, à construire des barques, à réparer les instruments de labourage, à mettre les céréales en état d'être vendues &c. Mais ces travaux ne suffisant qu'à un petit nombre, le reste est chargé de transporter en divers lieux les produits recoltés pendant l'été. Alors, le paysan, profitant du traînage placé sur son traîneau attelé d'un seul cheval la cargaison qui lui est confiée, et s'achemine à petites journées vers le lieu de sa destination. Il n'emporte avec lui, dans son voyage, que le strict nécessaire pour sa subsistance. La première cabane lui tient lieu d'auberge, et il y trouve l'hospitalité à très peu de frais. A son retour dans la terre seigneuriale, on lui tient compte des jours qu'il a employés au service du maître. . . Ainsi le transport des produits n'est pour le paysan russe qu'une corvée de laquelle, il ne retire d'autre avantage que celui d'acquitter une redevance obligée. Comment donc le paysan russe pourrait-il consentir à confier sa cargaison à un chemin de fer? D'un côté, il ne gagne rien en la transportant, ce qui fait qu'il lui serait impossible de payer le prix qu'on lui demanderait, De l'autre, il acquitte en la transportant, une partie de sa redevance annuelle, ce qui fait encore qu'il doit tenir à consacrer à ces travaux le plus de temps qu'il lui est possible.

79

Quant au seigneur, lui-même, il n'est guère probable qu'il se détermine, au faveur d'un chemin de fer, à entrer dans des frais que le travail gratuit de ses paysans pour si facilement lui éviter.

Donc, encore une fois, le transport des marchandises, est pour les chemins de fer de Russie, une chose trop problématique pour qu'ils puissent logiquement y compter et surtout s'en servir comme de base pour calculer leurs bénéfices.

Ce qui doit fixer l'attention de la Russie, ce ne sont point les chemins de fer, qui trouveront toujours, soit dans la nature du pays, soit dans les mœurs et dans le caractère des habitants, des obstacles invincibles, mais ce sont les voies navigables. La Russie est riche en fleuves et en rivières; il faut qu'elle s'efforce de les utiliser. Pendant l'hiver les marchandises sont apportées sur leurs rives et préparées pour le chargement. Mais, une fois chargées, elles n'arrivent à leur destination que lentement et à grands frais.

Voici comment s'effectue encore aujourd'hui le transport des produits de l'Oural.

Dans le courant de l'hiver tous les produits sont transportés par des chevaux à travers les montagnes de l'Oural, et chargés sur des barges qui ne servent

que jusqu'à leurs destinations respectives.
Au printemps, après la débâcle des glaces, ces
barques descendent la Tchoussoua, rivière
navigable très-rapide, entre dans le Kama
à Tsim, et dans le Wolga au dessous de
Kasan. Celles qui sont destinées pour les
contrées du Sud, descendent le Wolga jusqu'au
Don; le plus grand nombre le remontent
en passant par Nijni Novgorod et
Jaroslaff jusqu'à Iwer. Là elles remontent
la Livatra jusqu'au canal de Vonichni
Voloschoff, entrent dans le Volkoff et
descendent le canal du Ladoga jusqu'à
Petersbourg, où elles n'arrivent, la plupart,
qu'au mois d'Octobre. Comme à cette
époque avancée de l'année, le fret sur
les bâtiments d'exportation est toujours à
un taux très-élevé, à cause du haut prix
des primes de l'assurance maritime, les
marchandises sont déposées à Petersbourg,
dans des magasins pour y attendre, forcément,
l'époque de la navigation prochaine
du printemps. Il faudrait donc
accélérer leur transport, et diminuer
leur prix de revient. Pour cela, il n'est
qu'un seul moyen: celui d'établir sur
les grandes voies navigables des bateaux
à vapeur remorqueurs. Nous avons
parlé plus haut des 60 millions de pouds
qui arrivent de Saratoff à St. Petersbourg
par la navigation annuelle, et de

71

L'impossibilité où sont les chemins de fer de transporter cette quantité plus vite et à meilleur marché. Or cette impossibilité cesserait d'exister, dès qu'on ferait usage de remorqueurs. Des calculs ont démontré qu'il suffirait de 50 à 60 bateaux à vapeur de la force de 3 à 400 chevaux, chacun, pour transporter cette quantité de 60 millions de pouds et même plus jusqu'à Rybinsk. La 50 ou 60 autres bateaux de moindre force, faisant station sur la ligne, la transporteraient à St. Pétersbourg. Les 120 bateaux à vapeur avec leurs barges respectives ne demanderaient qu'une mise de fonds d'environ 3 millions de roubles d'argent. Quel avantage sur les chemins de fer!

Leur preuve de fait de ce que nous venons d'avancer, nous citons que cette année, un bateau à vapeur le Holga, a transporté de Samara à Rybinsk (distance de 1400 versts) une quantité de 150,000 pouds de blé, contre le courant, à raison de 15 kopecks argent le poud. Le bateau à vapeur, malgré la modération de son prix, a gagné au moins 50 p. 100.

L'avantage des bateaux remorqueurs considéré en lui même est trop évident pour qu'il n'ait pas frappé l'esprit des russes intelligents, mais jusqu'à ce jour, la pratique est encore en souffrance. Nous citerons, à ce sujet, un fragment intéressant d'un rapport relatif à la navigation de Dniepr.

« Un essai de bateaux remorqueurs fut
fait, il y a dix ans, sur le Dniépre. Quelques
negociants entreprenants, notamment
M. M. Pering, Ebert et Strauch fixèrent
leur attention sur les difficultés et les
inconvenients que présente la navigation du
Dniépre et de ses affluents, et entreprirent de
construire sur ces rivières des bateaux à vapeur
pour le remorquage des barges chargées.

Un privilège de 10 ans leur fut accordé
en 1831, et la société fit immédiatement construire
à ses frais, deux bateaux à vapeur de la
force de 50 chevaux, chacun, qui commencèrent
à fonctionner en 1837. Les premiers essais
convainquirent les fondateurs que, grâce
aux bateaux à vapeur, la navigation
pouvait continuer sans interruption dans
la saison des hautes et des moyennes eaux,
dont profitent les expéditeurs de barges.

Les avantages de cette entreprise pour
le pays, comme pour les fondateurs, paraissant
si évidents, que l'année suivante (1838),
ils essayèrent d'organiser la navigation à
vapeur du Dniépre sur une plus vaste
échelle, en proportion avec les besoins. Il
fut donc proposé de fonder dans ce but une
société par actions avec un capital de
1,280,000.

Les statuts de cette compagnie, sous
le titre de Compagnie de navigation à vapeur
du Dniépre, furent sanctionnés par S. M.
l'Empereur, le 8 Février 1838. Elle se

73
proposait de transporter de Krémoutchoug et
de Pijistcheff dans les Gouvernements de
Moustk et de Mohileff, de Smolensk et autres,
le sel, le blé, les pois, le blé sarasin et autres
produits dont une quantité considérable y est
demandée pour l'approvisionnement de
l'armée et la consommation des habitants,
en outre, les matériaux de construction pour
Kieff; enfin, elle espérait, avec l'aide provinciale
se charger d'amener le blé d'Ukraine et le sel
de Limnic à Bobruisk, pour le transporter
delà dans les ports de la Baltique, aussi bien
que d'entreprendre le transport des marchandises
par le canal royal dans le Royaume de
Pologne.

Voici sur quels calculs se fonde le succès
de cette entreprise.

1.° Le chiffre des cargaisons que transporte
le Dniépre dépasse 12 millions de pouds,
sans compter les pierres dont la plus grande
partie est expédiée en amont de Krémoutchoug.

2.° Un bateau à vapeur de la force de
50 chevaux peut, d'après l'expérience,
remorquer jusqu'à 30,000 pouds de charge,
contre le courant, à raison de 3 verstes par
heure, ce qui fait par jour en comptant
17 heures de marche 51 verstes; le remorquage
en aval des barges vides s'effectue à
raison de 10 verstes par heure, c'est-à-dire de 170
verstes par jour.

3.° Un bateau à vapeur peut faire 8
trajets pendant l'été, de Krémoutchoug à

Mohileff, aller et retour, distance de 655
verstes; cela fait 240 mille pouds de marchandises
qu'il peut ramener à leur destination.

4^e. En estimant au prix modéré de 35 cap.
assig. par poud, le transport des marchandises
de Kremenouchoug à Mohileff, ou à Bobruisk
cela produira 92,400 r. assig. par bateau à
vapeur.

5^e. La dépense pour un bateau à
vapeur avec un haïdaque (grande barque de
17 à 22 saïgues et davantage de longueur, sur 15 1/4
archines de largeur, entre les deux bordages, et 13
de cales), ne peut d'après l'expérience dépasser
20,000 roubles, et devait être diminuée encore
par la jouissance de 180 déciatines de terrain
boisier que le Gouvernement mettait à la
disposition des fondateurs de la Compagnie
dans le district de Bakhmout, gouvernement
de Catherineïslav.

Il fut proposé dans le principe de se
borner à transporter en un seul seulement
2,000,000 de pouds, ce qui nécessitait la
construction de 8 bateaux à vapeur, qui,
d'après les calculs les plus modérés des
fondateurs, devaient rapporter, chaque été,
environ 739,200 roub. assig.

Il semblait que cette entreprise qui
promettait un bénéfice évident et considérable
aux fondateurs, aux négociants, aux marins,
aux producteurs, aux propriétaires riverains,
aux fabricants, aux industriels, et enfin
aux consommateurs, soit l'œuvre d'un

70

de 1,500 verstes de pays en longueur, et d'environ
1,000 verstes de largeur, doit infailliblement
avoir un succès et un développement immense
et rapide. Toutefois, il n'en a pas été ainsi.
Dix ans après la construction des deux premiers
bateaux à vapeur sur le Dniépre, leur
nombre n'a pas augmenté, et maintenant
encore, deux pyroscaphes seulement sillonnent
les eaux de ce fleuve, et ont effectué, en 1845,
jusqu'à 10 trajets chacun, l'un sur un espace
de 700 verstes, et l'autre de 500. Des
renseignements détaillés sur les difficultés
et les obstacles qu'on avait rencontrés, sur
les expériences faites, sur les nouvelles convictions
acquises, sur les pertes et les profits, sont restés
tout à fait ignorés: rien de ce qui peut donner
une idée de la nature et de la marche de
cette entreprise, et de ses chances de succès,
n'a été porté à la connaissance du public,
dont la sanction et la confiance pouvaient
seules assurer la prospérité. C'est pourquoi
nous nous abstenons de tout jugement
définitif, sur les causes du visible insuccès
d'une entreprise aussi utile, qui peut
abréger de moitié le temps, et diminuer
d'autant les frais de transport, et par là
même doubler la masse des marchandises
livrées à la navigation du Dniépre, en
portant à 24 millions de pouds par an,
leur quantité actuelle qui est de 12 millions.
Au reste la nécessité d'accélérer la

circulation des marchandises sur le Dniépre, peut se présenter plus vite qu'on ne pense. L'écoulement naturel des Céréales s'opère dans la direction des Gouvernements riverains du haut Dniépre et de ses affluents qui manquent de blé, et ^{pour} qui l'accélération du transport de cette denrée est une condition vitale. Sous ce rapport, et eu égard encore au développement remarquable de certaines branches d'industrie dans ces contrées, par exemple, du sucre de betterave, on peut supposer sans exagération que trente ou quarante bateaux à vapeur seraient à peine suffisants, pour satisfaire aux besoins actuels ou d'un prochain avenir des pays liés ensemble, par le cours du Dniépre et de ses affluents.

Le rapport que nous venons de citer est une nouvelle preuve de l'impéritie et du peu de constance des Russes dans les grandes entreprises; et en même temps de l'opportunité d'établir des bateaux remorqueurs sur les voies navigables de leur pays. Nous savons de bonne source que cette dernière question est sur le point d'être poussée avec énergie par un étranger intelligent, qui s'en est occupé avec conscience, et qui possède déjà tous les éléments propres à la faire triompher. Nous ne saurions trop désirer ce résultat; car, il est évident

que si la Russie, mettant de côté son engouement pour les chemins de fer, se bornait à établir sur ses fleuves et ses rivières les remorqueurs en question, et à améliorer les routes qui conduisent à ses divers ports ou lieux de chargements, elle se créerait les plus grandes facilités, pour le développement de son commerce tant intérieur qu'extérieur.

Si les voies de communication sont nécessaires à un état pour le transport de ses produits, les bras qui les exploitent lui sont également indispensables. Or, la Russie, qui s'occupe avec si peu d'efficacité de l'entretien des premières, semble oublier aussi tout l'intérêt que méritent les seconds. Au lieu d'employer tous les moyens possibles pour augmenter leur nombre, on dirait qu'elle ne tend qu'à les diminuer. Je ne parlerai pas de son armée qui absorbe une quantité d'hommes si inutile, ni de sa marine qui en absorbe une quantité plus inutile encore, mais, si l'on considère, par exemple, tout ce qu'en exige le seul transport des marchandises, par eau, tel qu'il est organisé aujourd'hui, on est effrayé du personnel considérable qu'il enlève à l'exploitation. Pour ne citer qu'un fait: depuis Nijni-Novgorod, jusqu'à Rybny, distance de 1,000 verstes, la navigation du Volga et de ses affluents l'Oka et la Terna, occupe pendant tout l'été de 70

à 80 mille ouvriers, et 15 à 18 mille chevaux.
Qu'on calcule d'après cette donnée tout ce
qui occupe d'hommes et de chevaux la
navigation générale de l'Empire!

Ce qui contribue encore à diminuer le
nombre des travailleurs qui pourraient exploiter
les produits de la Russie, et à faire négliger
cette exploitation, c'est l'élan qu'on y donne
à l'industrie. Nous l'avons déjà dit, les
russes sont enthousiastes, jaloux, imitateurs.
Enthousiastes, ils admirent à outrance les
produits qui leur viennent de l'étranger,
jaloux, il les envient, imitateurs, ils
s'efforcent d'en fabriquer de semblables.
Caractère absurde! Chaque pays a sa
destinée, chaque peuple son génie. Qu'un
pays, resserré dans ses limites, peu riche
de ses propres ressources, mais dont la
population est active, laborieuse, intelligente,
dévorée de besoins, par suite d'une
civilisation avancée, se tourne tout entier
vers l'industrie, cela se conçoit; car
il doit chercher dans les produits artificiels
une compensation à ceux que la nature
lui a refusés. Est-ce donc là la condition
de la Russie? La Russie si riche de
ses produits naturels a-t-elle besoin d'en
fabriquer encore de factices? A la bonne
heure, si en travaillant à ces derniers, elle
ne laissait point les autres en souffrance.
Mais cela est impossible. Si grande que

75

soit la population de la Russie, on peut dire qu'elle est minime, eu égard à ce que demanderait son exploitation. Et, d'ailleurs, lorsqu'une nation est engouée d'une idée, elle ne saurait favoriser en même temps l'idée contraire.

Aussi, parcourus les tableaux du Commerce de la Russie depuis un demi siècle (1); le chiffre de ses exportations est immense, sans doute. Mais qu'est ce que ce chiffre comparativement à ce qu'il pourrait être? La Russie possède en abondance toutes les matières premières nécessaires à l'art et à l'industrie de tous les peuples du monde. Si elle employait tous ses efforts à l'exploitation de ces matières, elle deviendrait, sans contradiction, le centre de l'approvisionnement universel. Non, pas cependant, que nous voulions interdire à la nation russe tout travail industriel; mais nous voudrions que ce travail fut très limité, confié, autant que possible à des étrangers, et dirigé enfin de telle sorte qu'il n'entravât en aucune manière la fécondation du sol national.

Cette question demanderait de très longs développements que nous ne saurions

(1) Voir les tableaux ci annexés du Commerce extérieur de la Russie, pendant 7 années comparées à 3 époques, dans l'intervalle de 45 ans. &c.

donner ici. Nous faisons remarquer seulement
quelle est une nouvelle preuve de cette
vérité, savoir: que presque toutes les fois
que l'on considère la Russie au point de
vue économique, on ne peut dire que ce
qu'elle pourrait, que ce qu'elle devrait être,
et non ce qu'elle est réellement. La Russie,
comme nation, n'a encore rempli que les
premiers articles de son programme.

Admettons donc le fait de l'industrie
russe, tel qu'il se présente aujourd'hui, et
étudions-le sérieusement.

Il est peu de produits fabriqués à
l'étranger, aux quels l'industrie russe n'ait
appliqué ses procédés d'imitation. Le
nombre de ses fabriques de toute sorte est
considérable. Nous en avons dressé un
état ainsi que du personnel qui elles
emploient, qui se trouve ci joint. Cet
état que nous n'avons pu obtenir qu'à
l'aide d'une coopération puissante, a été
dressé d'après des documents authentiques
déposés au département des manufactures
et du commerce intérieur, lequel se trouve
en Russie dans les attributions du
Ministre des finances. Ces documents
proviennent des rapports annuels des
Gouverneurs de toutes les provinces de
l'Empire, envoyés officiellement par ordre
spécial de l'Empereur au département des
manufactures, dans les archives duquel ils

34

sont conservés sans ordre et sans classification.
C'en est donc qu'à force de travail, que nous
sommes parvenu à les réduire aux proportions
où ils se trouvent dans l'état ci annexé; et
à leur donner la forme d'un tableau
synoptique de l'exactitude du quel nous
pouvons répondre. Toutefois ce tableau ne saurait
suffire pour donner une idée complète de
l'industrie russe, il faut encore qu'il soit
accompagné de données analogues, qui ne
peuvent être fournies que par les autres
administrations, qui se partagent en Russie,
la direction de l'industrie manufacturière.

1°. Au département des revenus publics
pour avoir la statistique
des brasseurs,
des distillateurs,
des fabricants de boissons.

2°. Dans les deux maîtrises (*), l'une
russe, l'autre étrangère, pour la statistique
des fabriques de:
soierie
chamoiserie, mégisserie
Fourrures, d'une si haute importance
pour leur valeur en Russie
Fabricants de poix et goudrons.

(*) Les maîtrises sont en dehors du Ministère
et dépendent de l'administ^{on} du Gouver^{neur} ou Maire.
Elles ont des écoles où sont inscrits tous les maîtres des
ateliers fabriqués & ci mentionnés.

0
Distillateurs de térébenthine avec les
bois résineux.

Potiers de terre,

Ebénisterie et instruments de musique,
Carrosserie et sellerie,

Horlogerie

Orfèvrerie et Bijouterie

Librairie, Imprimerie,

Et d'autres industries d'artisans
exécutées dans des manufactures ou fabriques.

3^e. Au corps des mines, pour la
statistique sur l'exploitation

des mines de la couronne

Enfer, cuivre, mercure, étain, plomb

des métaux précieux,

et des pierres fines.

Et pour connaître la valeur des
produits en métaux précieux, provenant
des mines des particuliers que chacun
est tenu de verser à Barnaoul, en
Sibirie, chef lieu de l'Etat Major de
l'administration des mines, en échange
de descriptions sur la banque de
Petersbourg qui les acquitte avec le
papier monnaie d'usage.

4^e. Pour compléter le cadre des
fabriques qui existent en Russie, il serait
nécessaire d'y comprendre encore tous les
établissements industriels, entre autres ceux

50

frais de l'Etat, les quels soit par leur nombre
qui surpasse de beaucoup tout ce que les
Gouvernements modernes ont d'analogues
en Europe, soit par l'étendue de quelques
uns, méritent la plus grande considération.

Mais ce n'est pas assez pour
pouvoir apprécier l'état industriel de la
Russie, de connaître le nombre des fabriques
et celui des ouvriers qui y sont employés,
il faudrait encore connaître la quantité de
matières premières employées dans chaque
fabrique, leur valeur, la quantité de
marchandises qui en sortent chaque année,
leur qualité, leur prix &c.

Tous ces renseignements sont difficiles
à obtenir, l'administration de l'Empire,
ne publiant à cet égard aucun document
officiel. Toutefois, nous pourrions nous
charger de les procurer au département du
Commerce, aussi exacts et détaillés que
possibles; mais, pour cela, il faudrait que
les propositions que nous avons l'honneur
d'adresser à M. le Ministre du Commerce
dans notre lettre ci-jointe, fussent
favorablement accueillies; autrement il
nous serait impossible de faire fonctionner
les moyens qui sont à notre disposition.

Mu fait vient de s'accomplir à
St. Pétersbourg, qui révèle toute la
confiance que l'industrie russe a en elle-
même, et son désir de donner à la vente

de ses produits un grand développement.
Nous voulons parler de l'établissement du
Bazar national. Comme toutes les entreprises
qui portent en Russie un certain caractère
officiel, celle-ci impose par son appareil
extérieur. Le local occupé par le Bazar,
jadis consacré à un club, est vaste et
splendide. Des valets en grande livrée
reçoivent les chalands dans le vestibule,
et leur gardent leurs manteaux, galoches
&c. pour la reconnaissance desquels ils
leur délivrent un numéro, absolument
comme dans nos théâtres de France. On
arrive aux magasins par un superbe
escalier couvert de tapis, et bordé de vases
de fleurs et d'arbustes précieux, qui font
partie des objets à vendre. La première
salle qui se présente renferme les armes,
telles que sabres, épées, pistolets, fusils,
casques, cuirasses &c. Ensuite, vous
parcourez successivement l'orfèvrerie, la
bijouterie, les tissus d'or et d'argent, les
draps, les cotonnades, les étoffes de soie,
la papeterie, la parfumerie, la coutellerie,
la chapellerie, la tabagie, les articles
de voyage, comme malles, sacs de nuit,
lits de camp &c.; les jouets d'enfants, les
tapis de toute sorte, les papiers d'étude,
les glaces, les bronzes, les cristaux, les
ustensiles en fonte &c. &c. Ainsi le
Bazar national russe est à peu près complet.

Toutefois jusqu'à présent, il est assez mesquinement approvisionné. De lui, on peut dire avec vérité qu'on y trouve de tout un peu.

Il serait difficile de compter le nombre des chalands qui l'ont fréquenté dans les premiers jours de son ouverture. Saville et la cour s'y donnaient rendez vous; c'est à qui y faisait le plus d'emplettes. L'empereur lui-même l'a visité plusieurs fois. Il paraît qu'il est enchanté de cet établissement et il l'encourage de toutes ses forces; chaque samedi, on lui remet l'état des ventes de toute la semaine. Le premier samedi, elles ont réalisé une somme de 30,000 roubles argent; le second samedi 25,000 roubles argent le 3^e samedi 22,000 roubles argent. Ce chiffre s'est maintenant plus ou moins jusqu'à présent.

Voilà déjà environ deux mois que le bazar russe existe; le public commence à se refroidir singulièrement à son égard. La plupart lui prédissent une fin prochaine. C'est qu'en effet, tel qu'il est approvisionné, il lui est impossible de satisfaire aux exigences des acheteurs qui ont du goût ou qui aiment le luxe.

Voici comment parle de lui l'auteur d'un article sur l'industrie russe, article d'ailleurs plein de faussetés.

« Les dessins des étoffes ne sont pas assez variés, le goût en est souvent fort

arrière, la durée de certaines marchandises ne peut être comparée à celle de ces mêmes marchandises venues de l'étranger ?

Pour entrer ici dans quelques détails dus à nos propres observations, nous rendons hommage à la fabrication des armes, travail brillant et solide; à l'orfèvrerie, à la bijouterie (on sait que les Russes excellent à monter les bijoux), aux tissus d'or et d'argent. Mais les étoffes de coton, mais les soieries, mais les draps, les tapis, la papeterie, la coutellerie, la gauderie &c., que tous ces produits sont inférieurs en qualité intrinsèque comme en apparence aux produits analogues importés de France ou d'Angleterre ?

Et si le Bazar russe est impuissant à satisfaire les consommateurs de luxe, s'il doit se restreindre à fournir les goûts simples et peu dispendieux, comment pourrat-il soutenir les frais immenses de son établissement et faire honneur à ses affaires ? Il est manifeste, que sa marche lente et pénible ne peut aboutir qu'à une chute.

Il est vrai que le bazar russe a de grands avantages sur les autres magasins nationaux. On y trouve, ce qui est si rare ailleurs, de l'honnêteté, de la bonne foi, des prix fixes. Mais ces avantages suffisent-ils pour lui valoir une concurrence triomphante ? D'ailleurs, ces prétendus prix fixes n'en sont pas moins pour cela

82

fort élevés; quelques uns, même, surpassent ceux des magasins étrangers. Nous avons eu occasion de nous entretenir à ce sujet avec les principaux propriétaires du bazar; ils nous ont dit qu'il leur était impossible de vendre à meilleur marché, attendu que le prix de fabrique leur revenait très cher. Ceci est vrai; et c'est là le côté faible de l'industrie russe; elle n'a pas encore trouvé le moyen de rendre sa fabrication moins dispendieuse. Nous pourrions citer à cet égard, des faits étranges, nous nous bornerons à un seul, dont nous avons pu vérifier par nous même la réalité.

Il existe à Peterhoff à 8 lieues de St. Pétersbourg une fabrique de papier. Cette fabrique se trouve dans une situation encore plus favorable auprès d'une magnifique chute d'eau; toutes les machines qu'elle emploie ont été faites en Angleterre et sont excellentes. Ajoutez à cela, que la main d'œuvre ne lui coûte pas plus d'un franc chaque jour, par ouvrier; que l'exportation des chiffons étant prohibée en Russie, elle achète cette matière première à très bon compte; que le papier qu'elle confectionne n'est soumis à aucun droit fiscal, et que ce même papier doit être employé, par ordre, dans toutes les administrations de l'Empire. Eh! bien, malgré tant d'avantages, la fabrique de Peterhoff,

vend son papier, papier d'une qualité
bien inférieure à celle du papier étranger,
plus cher que n'est vendu ce dernier dans
tous les magasins de St ^{Pétersbourg}. Aussi la
position de cette fabrique n'est pas tenable,
elle est décidée à fermer sous un bref délai,
et à vendre tout son matériel. On conçoit
qu'il y a là un vice profond dans
l'organisation de la main d'œuvre, un défaut
complet d'intelligence, ou une absorbante
activité dans l'administration. Tel est le sort
de la plupart des fabriques appartenant à
la Couronne; celles des particuliers y participent
plus ou moins.

Si nous considérons l'industrie russe,
relativement à la protection que lui accorde
le Gouvernement, nous ne voyons pas que sa
prosperité soit mieux assurée. Un système
absurde réside dans l'administration
russe; on a placé dans un même
département et sous les ordres d'un même
chef, la question financière et la question
commerciale. Il résulte de là qu'un
perpetuel conflit règne entre les exigences
du fisc et celles de l'industrie. Si, d'un
côté le Ministre protège l'industrie,
par la diminution des tarifs, de l'autre,
il amoindrit le trésor; et réciproquement.
Aussi, quel homme plus embarrassé que le
Ministre des finances actuellement au
pouvoir. Comme il n'a aucun système

53

à lui, et que d'ailleurs il manque essentiellement de l'intelligence de sa spécialité, il flotte incertain, irresolu, ne sachant quel moyen prendre pour établir l'harmonie dans les deux administrations qui sont à sa charge. Surpris par des circonstances qu'il ne peut prévoir, il use de palliatifs, d'expédients, de mesures provisoires, où, infailliblement l'industrie succombe, car, jamais, et cela en Russie, plus que partout ailleurs, le fisc ne peut perdre ses droits.

Voilà, par exemple, qu'on a voulu protéger la fabrication du sucre de betteraves indigènes; et en même temps, on a diminué les droits sur l'importation anglaise de morceaux de sucre raffinés. Qu'en est-il résulté? Que déjà plus de 20 fabriques de sucre du pays ont fermé. Mais, le fisc n'est point compromis pour cela, attendu que l'importation ayant augmenté par suite de la diminution des droits, la caisse des Douanes y trouve toujours son avantage. Ainsi, la première mesure reste sans modification.

On a voulu protéger aussi l'industrie vinicole; mais, au bout de quelque temps, on s'est aperçu que cette industrie progressive, faisait tort à l'importation des vins étrangers, ce qui diminuait d'autant les revenus de la douane. Pour combler ce déficit, le ministre vient de mettre un impôt

ie 500 roubles argent, soit 2,000 fr., sur toutes les
caves des marchands de vin, tant en gros qu'en
détail. Or, il est de ces marchands qui réalisent
à peine, chaque année, un bénéfice égal à cet
impôt. Aussi, sur les 400 caves établies à St
Petersbourg, on en compte déjà plus de 300 qui
sont à la veille d'interrompre leur commerce.
Il nous serait facile d'étendre la liste des sorts
de cette nature; mais ce que nous avons dit
suffit pour démontrer que le Gouvernement
russe, malgré tout le desir qu'il a de
protéger l'industrie nationale, n'y réussit
cependant, par suite du mauvais système
de son administration, que d'une manière
très incomplète.

D'après cet exposé, il doit nous
paraître évident que nous n'avons rien à
redouter pour notre commerce d'importation
avec la Russie, tel qu'il se trouve
organisé, de la concurrence de son industrie.
Mais, ce commerce d'importation peut-
il prétendre à un plus grand développement
que celui qu'il a atteint jusqu'aujourd'hui?
La réponse à cette question demande
quelques détails.

La France n'importe et ne peut
importer en Russie que deux sortes de
produits de valeur, ses vins et ses
objets de luxe.

Quant à l'importation des vins,
on doit dire qu'elle peut compter sur

44
un grand avenir. Nulle part, plus
qu'en Russie, on ne boit tant de vin
de Bordeaux, de vin de Champagne,
surtout. C'est un goût, je dirai presque
un usage qui a pénétré chez les seigneurs,
chez les marchands, même, chez les
employés les moins riches. Loin de
s'affaiblir, il s'étend et se développe tous
les jours de plus en plus. La nouvelle
génération laisse déjà bien loin derrière
elle, celle qui la précède, par son incroyable
puissance de consommation. Et remarquons
que cette consommation est tout à fait
insensible à une tarification plus ou
moins libérale de la part des douanes.
Supposons, en effet, que la douane diminue
d'un rouble par bouteille, le droit qui
pèse sur le Champagne, par exemple;
cette diminution serait énorme pour le
fisc, en égard à la quantité considérable
de bouteilles importées. Mais, pour les
consommateurs, cette diminution serait-elle
seulement appréciable? Qui est ce qui une
dépense d'un rouble de plus ou de moins par
bouteille, pour celui qui paye, sans
marchander cette même bouteille tantôt 8
tantôt 16 roubles suivant l'endroit où il la
prend? Nous l'avons déjà dit, pour les
choses de luxe et d'agrément, les russes ne
calculent pas et, pour le Champagne, moins
que pour toute autre produit. Leur que la

Diminution des droits exerce une influence réelle sur la consommation, il faudrait qu'elle fut portée à un point auquel il est douteux que l'administration russe se détermine jamais. Nous ne parlons point ici des vins de Champagne artificiels qui se vendent à Pétersbourg, même au bazar national, à raison de 1 rouble arg. 4. la bouteille. Les sortes de vin ne sont pas que par la classe inférieure des consommateurs qui, autrement, s'en passeraient; les autres les dédaignent. On vante beaucoup les vins de Grèce, les vins de Georgie surtout; à certains égards on a raison. Leur bouquet est exquis, mais en général ils sont durs, et peu agréables au goût; ce qui tient peut-être au mode trop élémentaire de leur fabrication, et à l'usage toujours en vigueur de les conserver dans des outres, soennelles dans la terre. Ainsi donc, nos marchands de vins, n'ont rien à recouter ici de la concurrence des vins indigènes, et notre commerce peut compter, en toute certitude, sur cet article comme sur ceux auxquels la Russie procure le plus d'avantages.

En est-il de même de nos objets de luxe? A cet égard, nous signalerons d'abord un principe qui selon nous domine toute la question. Le prestige que la France exerce sur toutes les nations de l'Europe, est un fait que personne ne conteste, mais, nulle part, ce fait n'est plus éclatant

57
qui en Russie. Dis qu'il s'agit ici
de goût, de mœurs, de luxe, de civilisation
acquises, tous les esprits se reportent
aussitôt vers la France. C'est là, de
l'avis de tous, la patrie du beau,
l'Eldorado enchanteur, le temple riche
de tous les trésors. Et ce n'est point un
clan stérile que cet hommage rendu à
la France. On se presse autour des
produits français, on les achète sans
calcul, on s'en pare avec orgueil. On ne
s'imagine pas qu'on puisse avoir une
maison bien montée, une toilette sans reproche,
sans que la France n'y ait contribué de
ses broderies, de ses tentures, de ses fabrications
les plus splendides. Le prestige que la
France exerce sur la Russie, consiste à
tout. Ni l'amour propre national des
Russes, ni leur système politique si
différent du nôtre, ni leurs idées si
souvent opposées à nos idées, ne sauraient
le détruire. L'Empereur lui-même se
laisse entraîner au courant, et justifie
ainsi par son propre exemple l'opinion
universelle. Il n'est pas jusqu'aux
petits marchands du Gostini Dwor,
chez lesquels on ne trouve un écho de
cette opinion. Que de fois ne nous
est-il par arrivé à nous même en
parcourant leurs boutiques, de leur
demander brusquement si tel ou tel objet

était un ouvrage russe, et de les voir
rougir en répondant oui ? D'autres fois,
en leur montrant des étoffes de soie,
exposées sur leurs rayons, nous leur
demandions : qui est-ce que cela ? C'est une
étoffe de France, nous répondaient-ils, et
comme nous les gourmançons violemment
de ce qu'ils voulaient ainsi nous en
imposer, ah ! disaient-ils, c'est que cet
ouvrage est si beau, qu'on peut dire avec
vérité que c'est un ouvrage français !

Malgré l'admiration que les
produits français excitent en Russie, on
ne saurait prédire à leur consommation
un très grand développement. En effet,
quels sont en Russie ceux qui peuvent
consommer des produits français ? Assurément,
ce ne sont pas les paysans. Le paysan
russe se contente pour demeure, d'une cabane
de bois, pour nourriture de pain noir, de
choux aigre et de gruau, pour vêtements
d'une peau de mouton, pendant l'hiver,
d'un caftan de toile, pendant l'été, toile
qu'il fabrique lui-même. Et pourtant, le
nombre des paysans russes est considérable ;
on en compte environ 42 millions appartenant
tant aux particuliers qu'à la Couronne.
Sont-ce les marchands aux quels s'adresseront
nos produits ? Sans doute, cette classe fait
tous les jours de nouveaux progrès dans
la civilisation ; mais, à quelques exceptions

8.
prie, ils sont encore bien loin d'être en
état de profiter, pour eux, de l'industrie
française. D'ailleurs, les marchands russes
ne forment qu'une partie minime de la
population: on estime le nombre des
marchands protestés à 42,000, ^{y compris les hommes} et sur ces
42,000, 26,000 appartiennent à la troisième
guilde, c'est à dire, à la 3^e classe du
commerce. Il ne reste donc que 6,000
marchands susceptibles d'un certain luxe;
et nous avons déjà dit combien il en est
peu parmi eux qui soient capables
d'admettre le luxe français. Sans doute,
nous devons espérer que cette classe, déjà
en voie de progrès, ira toujours en s'améliorant.
Mais cette amélioration ayant à lutter
contre la nonchalance et l'esprit de routine
inhérents au caractère russe, ne peut être
le fruit que d'un temps, tout il est
impossible de calculer la durée.

Restent donc les employés et les
propriétaires. Les employés sont très
nombreux. Mais dans cette foule salariée
par l'Etat, qu'il en est peu aux quels leurs
honoraires permettent une vie luxueuse (1).

(1) Il est peu de pays où les employés soient
si mal rétribués qu'en Russie. Les expéditionnaires
ou copistes des ministères reçoivent environ 300 fr.
d'appointement par an. Au Sénat, dans les
tribunaux, dans les bureaux de la police et dans
les administrations militaires, il leur est alloué

D'ailleurs la plupart des employés russes, sont encore tellement arriérés, au point de vue de la civilisation, que tout ce qui s'appelle élégance et délicatesse ^{n'a} pour eux ^{rien} de chose tout à fait insignifiante. Ils ne se distinguent de ceux qui sont en dehors de l'Administration que par leur morgue ridicule et leur insupportable vénalité.

Que dirons nous des propriétaires? C'est sur eux exclusivement que l'avenir de nos importations de luxe en Russie doit fonder toutes ses espérances; et c'est d'eux que nous voulons parler tout à l'heure, lorsque nous signalons à l'administration enthousiaste, qui excite dans ce pays nos produits français. Toutefois, nous devons nous garder, à ce propos, d'une exagération qui nous induirait en erreur. La classe des propriétaires russes est peu nombreuse, relativement au reste de la population. On n'en compte que 20,456. Et il ne faut pas s'imaginer que tous les membres de cette classe soient également civilisés, et participent aux mêmes habitudes. D'abord, il en est beaucoup qui, soit par antipathie pour la cour, soit pour refaire leur fortune délabrée, vivent,

souvent moins de 100 fr. par an. Cette médiocrité des traitements explique les rapines secrètes, et la vénalité sans mystère, des employés russes.

comme des métayers, dans l'intérieur de leurs
terres. Ceux là, auant le moins possible, de
produits étrangers. Quant à ceux qui habitent
la ville, on pourrait presque les partager en
propriétaires ruinés et en propriétaires qui se
ruinent. Ils sont, en effet, infiniment rares
ceux dont la fortune est encore intacte,
presque tous, ont leurs biens engagés à la
couronne. Des propriétaires ruinés, il est
évident que notre importation a fort peu à
attendre; des autres, c'est le contraire, mais
ne peut-on le dire que pour ceux d'entre eux
qui fréquentent la cour ou qui habitent les
grandes villes de l'Empire, telles que St
Petersbourg, Moscou, Odessa, et quelques
autres chefs lieux de Gouvernements. Sur 40
Gouvernements que l'on compte en Russie,
il en est à peine un quart où l'on fasse
une consommation vraiment appréciable de
produits étrangers.

En résumé, les consommateurs d'objets
de luxe français sont peu nombreux en Russie,
ce qui nous porte à croire que cette partie
de notre importation dans ce pays restera
long temps encore dans l'état que. Et ici,
nous faisons abstraction de l'avenir de
l'industrie indigène; car, enfin, si à force
de travail et de persévérance, elle parvenait
à réaliser des résultats satisfaisants pour
les consommateurs, elle éloignerait
certainement de nos marchés, cette classe

moyenne qui va se civilisant, et qui semble destinée à y remplacer ceux des propriétaires, aux quels une fortune délabrée viendrait leur interdire.

V. Du reste telle qu'elle est actuellement, notre importation de luxe en Russie, monte à un chiffre assez considérable. Il ne faut pas juger de ce chiffre, seulement, par les états officiels. La contrebande qui ne publie aucun compte, y ajoute pour une quantité de haute valeur. Toute cette foule de coiffeurs, de marchands de modes, de tailleurs, même de Seigneurs russes qui servaient à Paris, pendant l'été, reviennent en Russie avec des cargaisons, que par mille moyens, ils réussissent à soustraire aux investigations de la Douane. Et maintenant que les chemins de fer d'Allemagne, rendent les communications plus faciles, il faut s'attendre à voir cette contrebande déjà si active, se développer encore davantage. Ajoutons, que par suite de cette même facilité de communications, jointe à la modicité du prix de transport, un grand nombre de russes, qui, sans cela, n'eussent jamais quitté leur pays, s'engageront d'aller visiter la France, afin de faire confectionner et d'acheter sur les lieux, pour leur propre consommation, nos modes et nos objets de luxe: ce qui augmentera d'autant le chiffre général de nos importations en Russie.

Voilà de tous les moyens d'augmenter

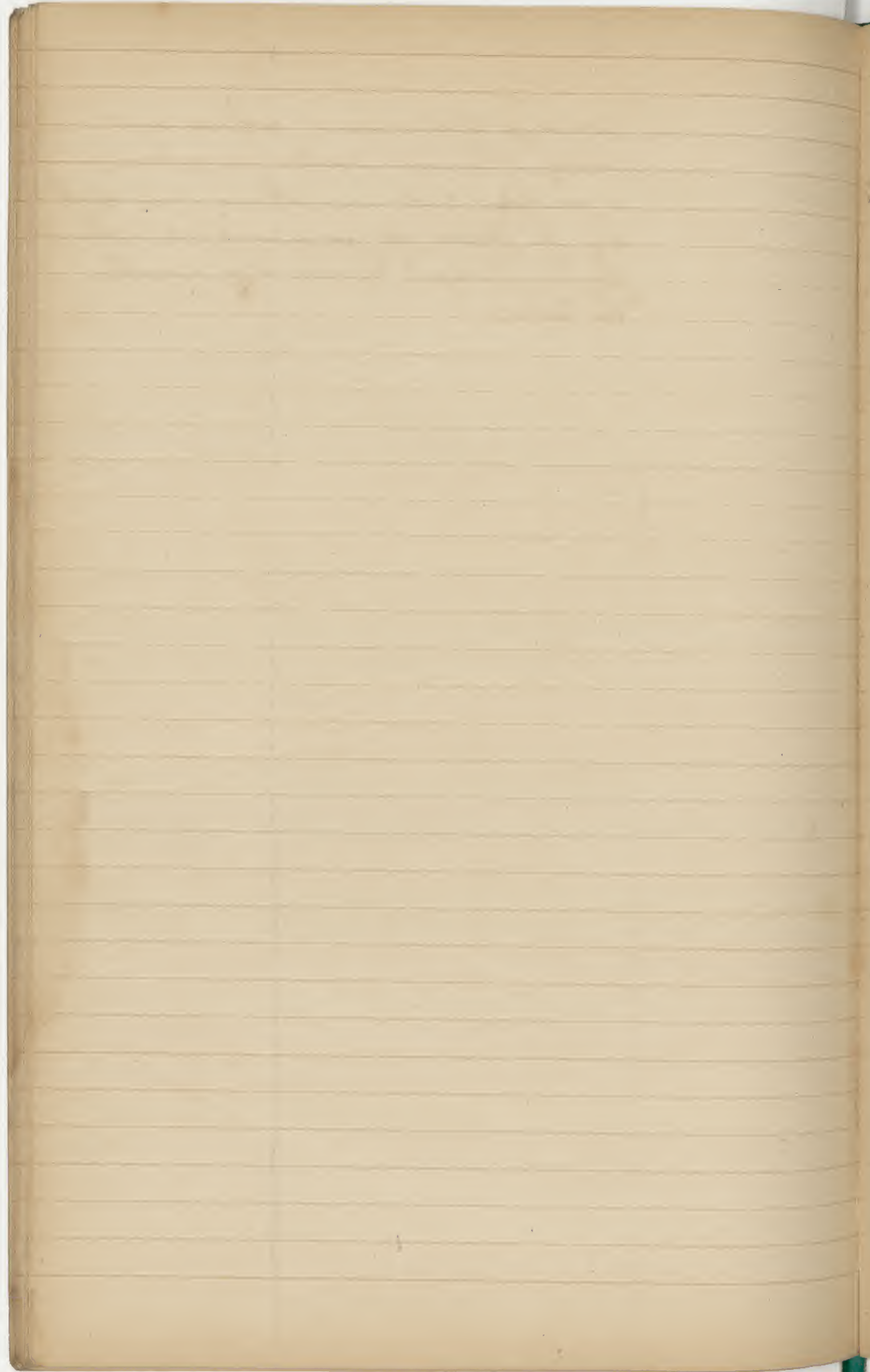
nos importations en Russie, le plus efficace
 serait, sans contredit, celui que nous avons
 déjà signalé ailleurs, savoir: un grand traité
 de commerce entre la Russie et la France,
 traité qui aurait pour base une tarification
 plus libérale de la part des deux parties.
 En effet, il est évident que si les objets de
 luxe français se vendaient moins chers en
 Russie, ils seraient plus généralement
 demandés. Car, alors, les consommateurs
 secondaires qui n'osent les aborder aujourd'hui,
 se hasarderaient à en tenter l'usage; ce qui,
 peu à peu, finirait infailliblement par les
 populariser. D'un autre côté, les marchands
 russes trouvant dans l'industrie étrangère
 des produits supérieurs en qualité et
 souvent même d'un prix inférieur à ceux
 de l'industrie indigène, préféreraient
 s'approvisionner de ces premiers produits.
 Que dire encore? Que l'administration de
 l'Empire convaincue enfin que la véritable
 destinée de la Russie est de produire et non
 de fabriquer, la pousserait de toutes ses forces
 vers l'exploitation de ses ressources, laissant à
 l'industrie étrangère le soin et la liberté
 de la fournir de tous ces autres éléments
 de la vie civilisée, qu'elle ne saurait
 chercher en elle-même qu'aux dépens de ses
 avantages les plus précieux?

Peut être tout ce que nous disons
 là n'est-il qu'une utopie; mais il en

résulte pour nous une chose réelle, et qui
doit nous servir comme de principe. C'est
que la Russie est un pays avec lequel
nous avons tout intérêt à engager des
grandes relations commerciales. D'un
côté, elle peut nous fournir abondamment
de toutes les matières premières nécessaires
à notre industrie; de l'autre, elle peut,
si nous la traitons favorablement, ouvrir
à nos produits manufacturés, à nos vins
surabondants, un vaste débouché; et ainsi
contribuer puissamment à la prospérité
de notre commerce et de notre marine.

Quoiqu'aient dit certains journaux
français à propos de l'Ukraine du 19 Juin
1845, la Russie a le sentiment de sa puissance.
Elle sait fort bien que nous avons plus à
gagner avec elle qu'elle avec nous. Il
suffirait, pour tuer d'un seul coup
l'opinion française de luxe en Russie
quel Empereur et sa famille se montrassent
un jour en public vêtus de draps et
de étoffes exclusivement indigènes. Certainement
l'Empereur ne le fera pas. Mais pourquoi?
Parce que tout autocrate qu'il est, il ne se
croit pas la puissance de changer ~~de~~ ^à ~~abrupto~~
le génie de sa nation; et que, d'ailleurs,
lui-même, participe aussi à ce génie;
parce que, encore, l'Empereur, comme tous
les Russes, subit le prestige dominant
de la France. Gardons-nous donc,

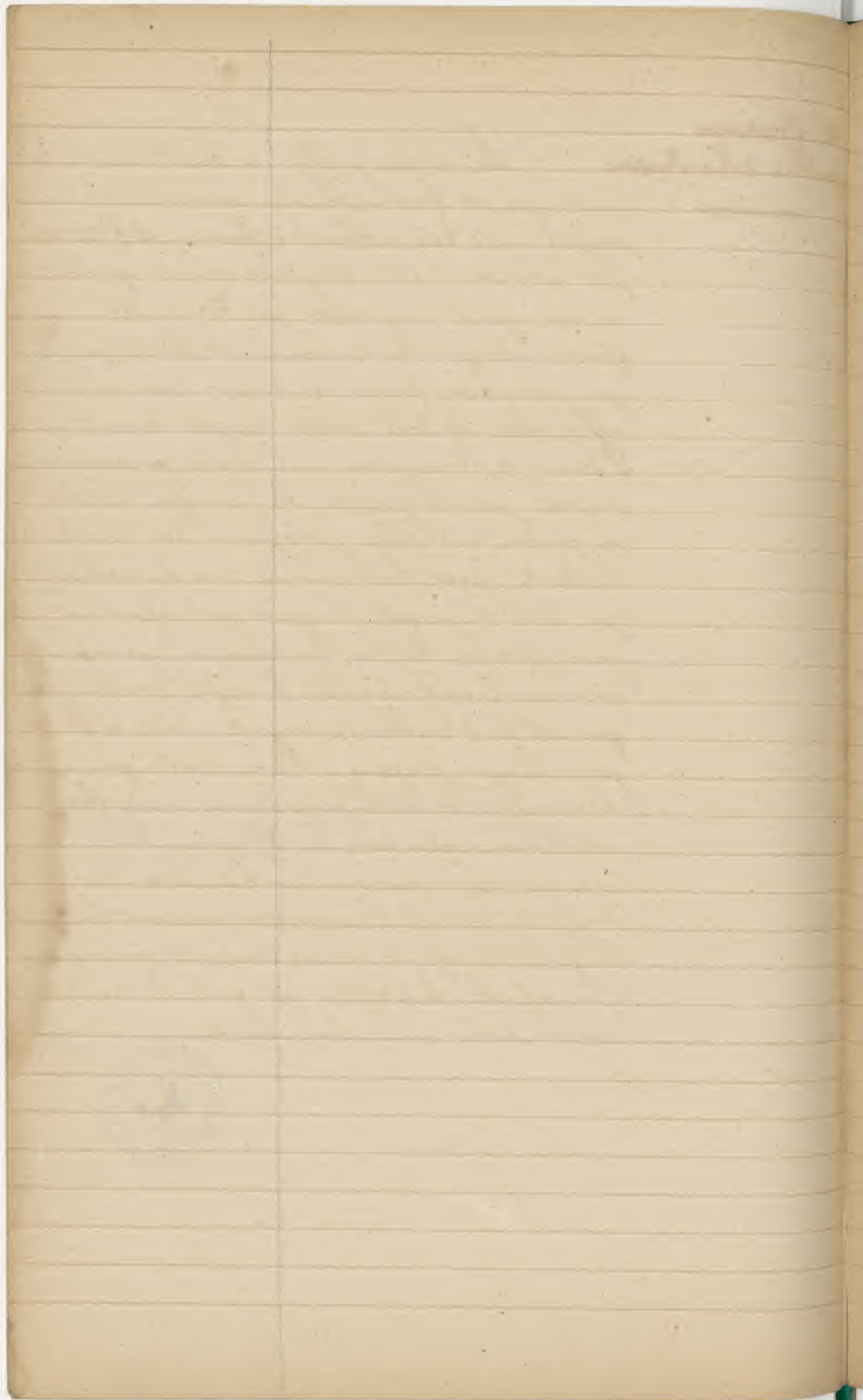
autant qu'il est en nous, de laisser ce
prestige s'évanouir; ajoutons, au contraire,
à son éclat. Certes une alliance commerciale
avec la Russie est, pour nous, admirablement
secondée; il dépend de nous d'en recueillir
les trésors.

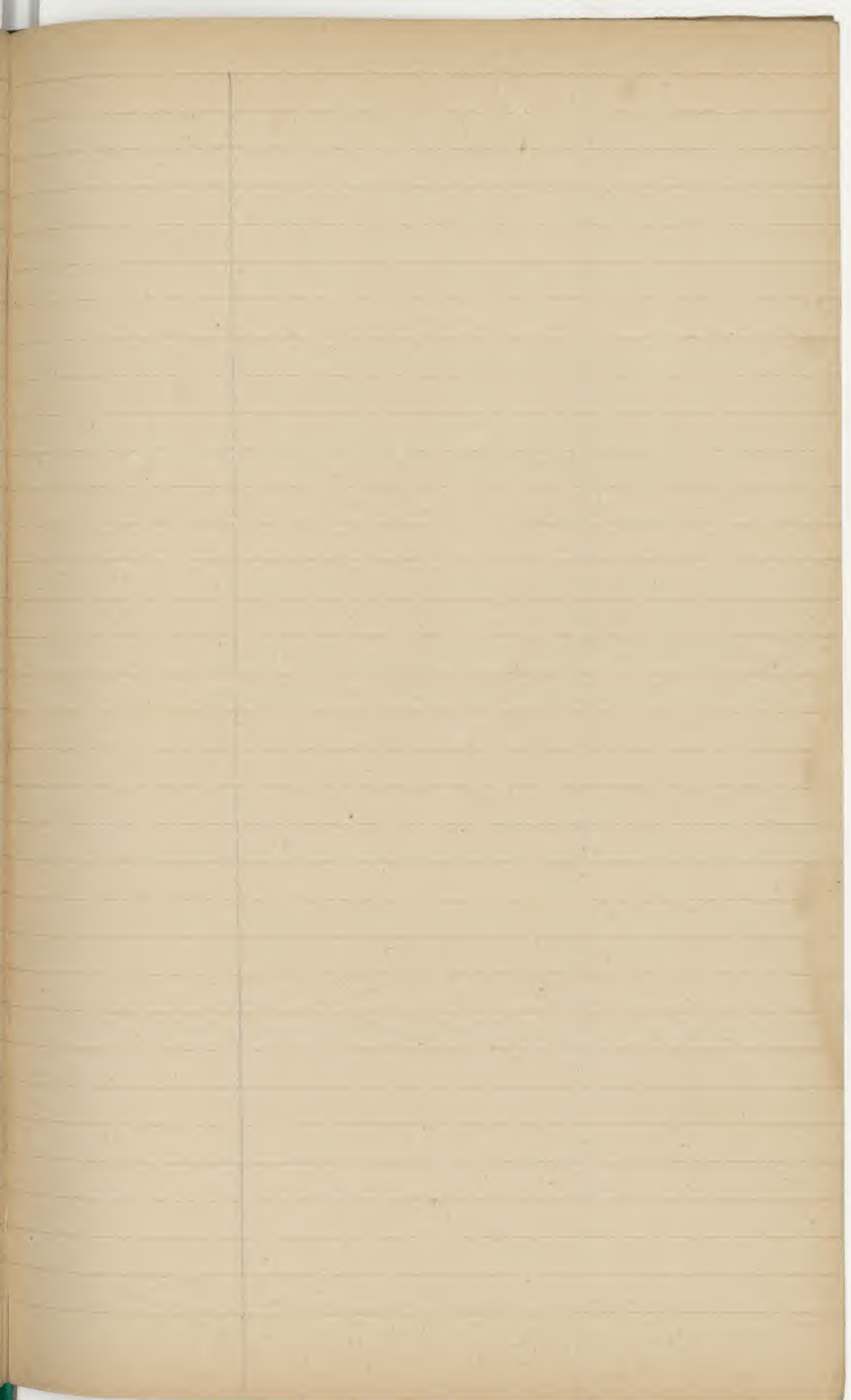


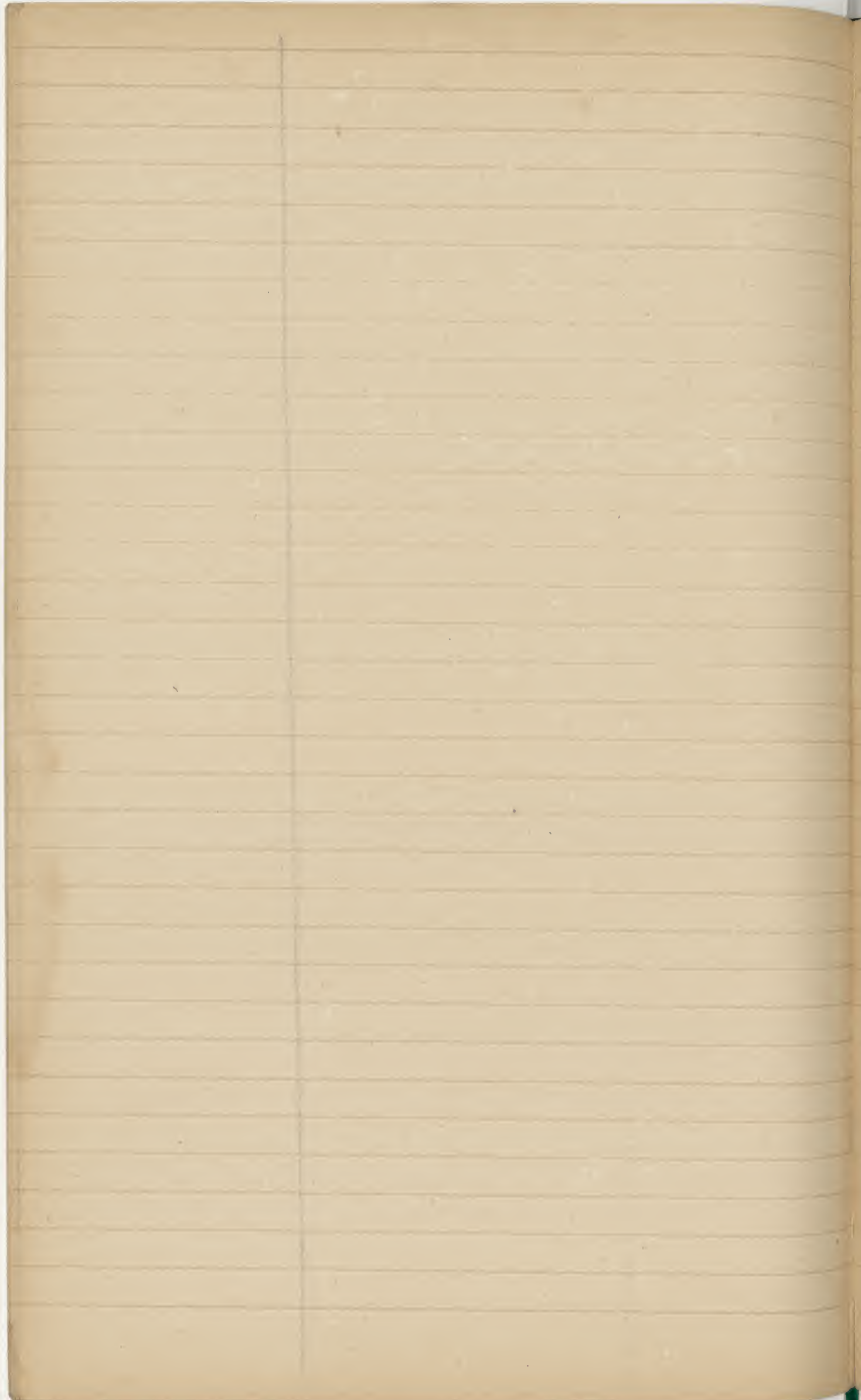
16.^e Revenu
public de la Russie.

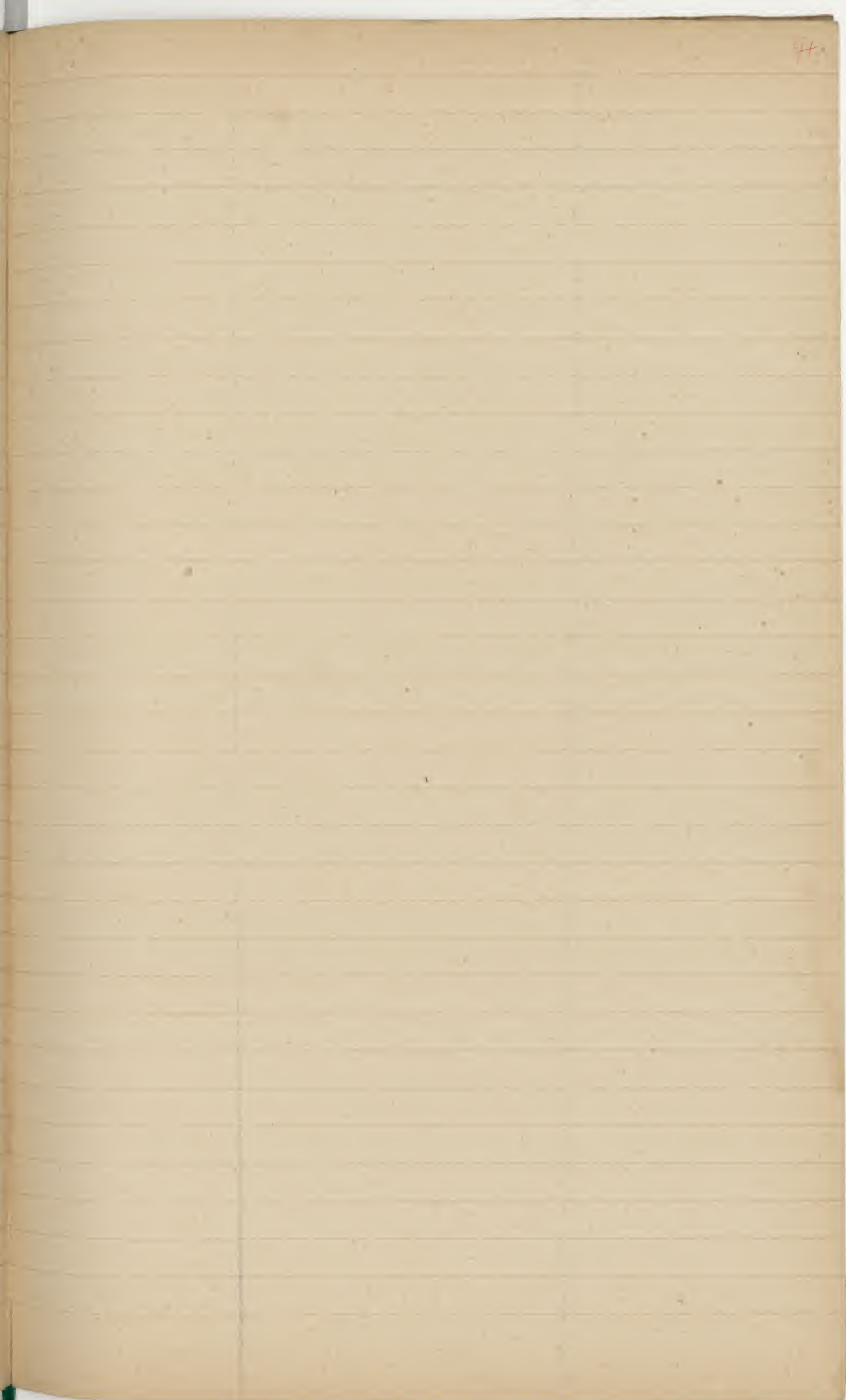
Le revenu public de la Russie n'est que de 200 millions de roubles argent, soit 800 millions de francs, 13^{fr} 33^c $\frac{1}{2}$ par individu. Ceci surprend moins quand on sait qu'il n'y existe pas d'impôt foncier; et que la Couronne et les Seigneurs qui possèdent toutes les terres sont encore affranchis de tout autre impôt direct. Ainsi, à l'exception de l'impôt personnel acquitté par le peuple, la presque totalité du revenu de l'Etat provenant des impôts indirects pèse bien moins sur la noblesse que sur le peuple, le quel en définitive, paie presque toutes les charges, puisqu'il est encore le seul à subir l'impôt personnel qui est de 1 rouble $\frac{1}{2}$ argent; soit 6^{fr} par chaque paysan. On sait que le recensement de la population ne se fait, en Russie que tous les 25 ans. Tous ceux qui sont inscrits sur les cotes de l'impôt, doivent l'acquitter durant toute la période qu'ils soient vivants ou morts. On appelle le paysan qui paie l'impôt après décès : une âme morte.

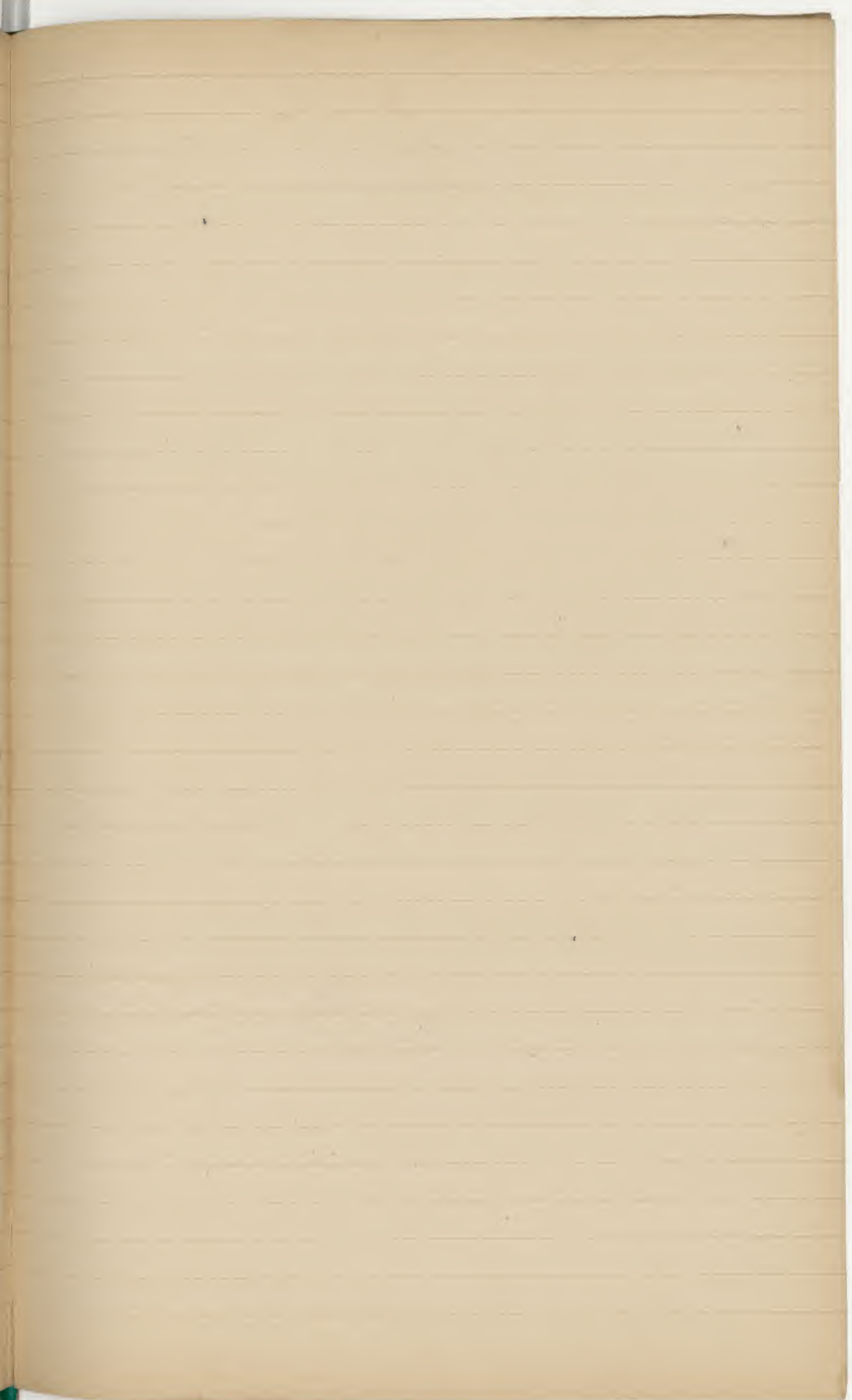


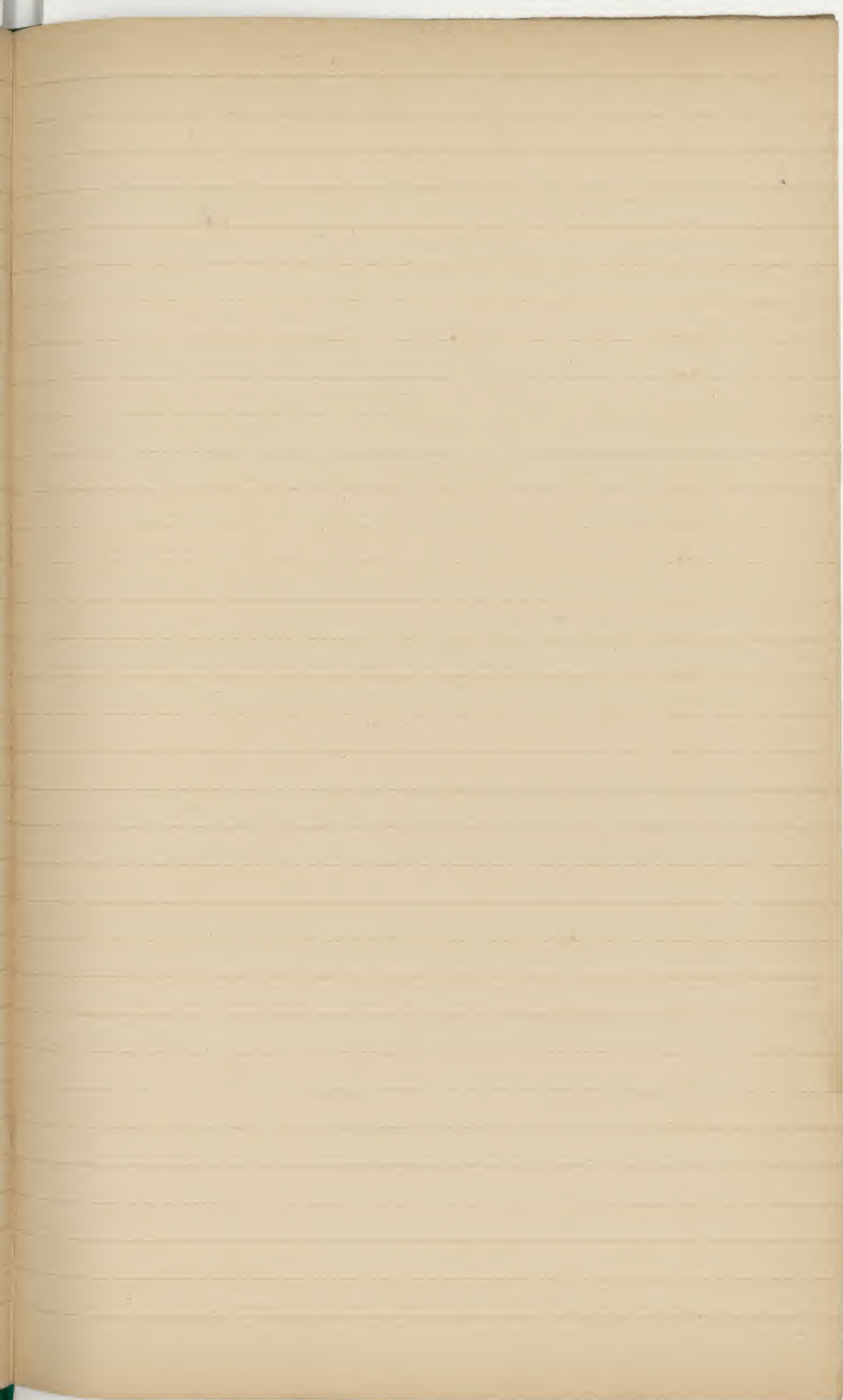


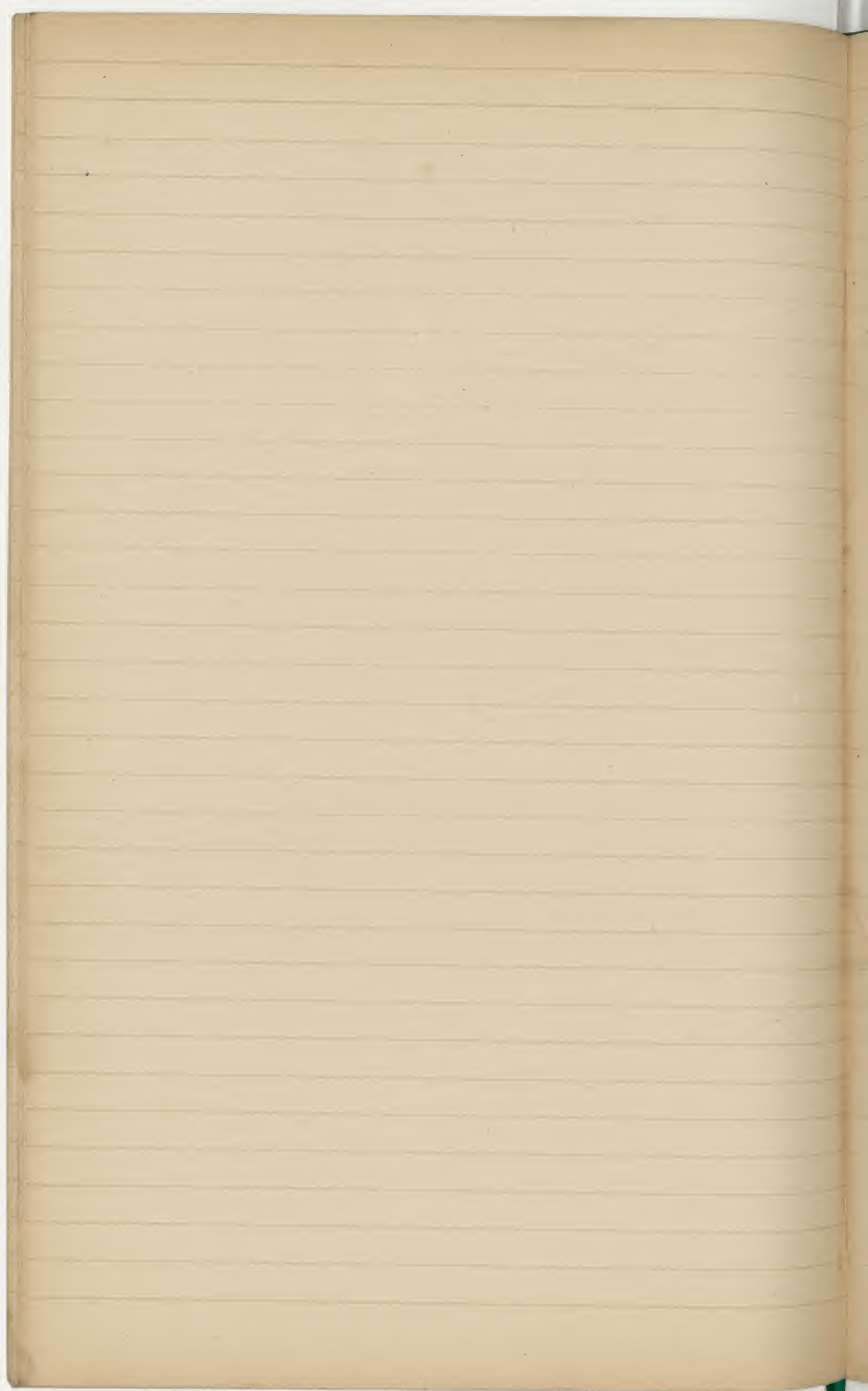


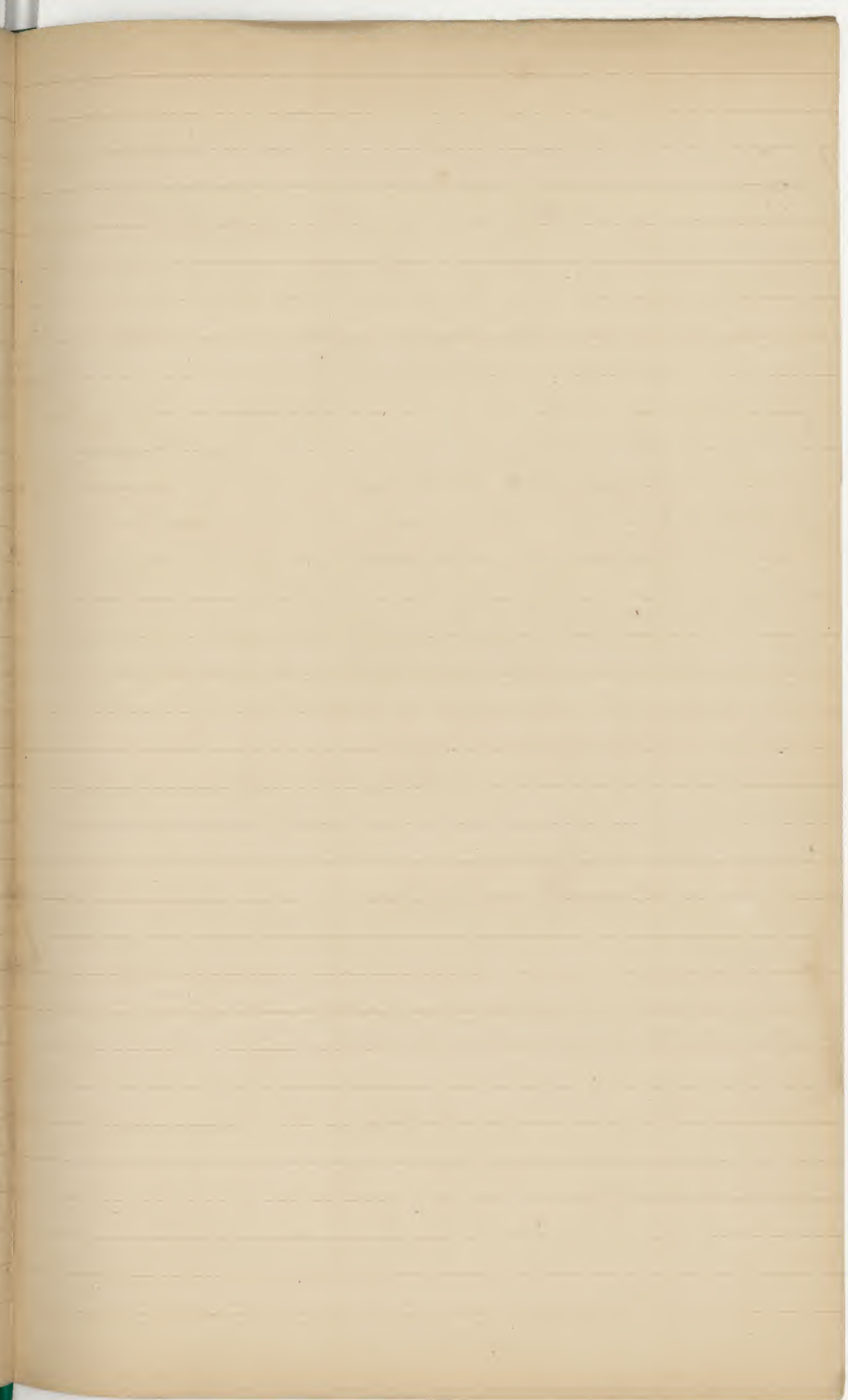


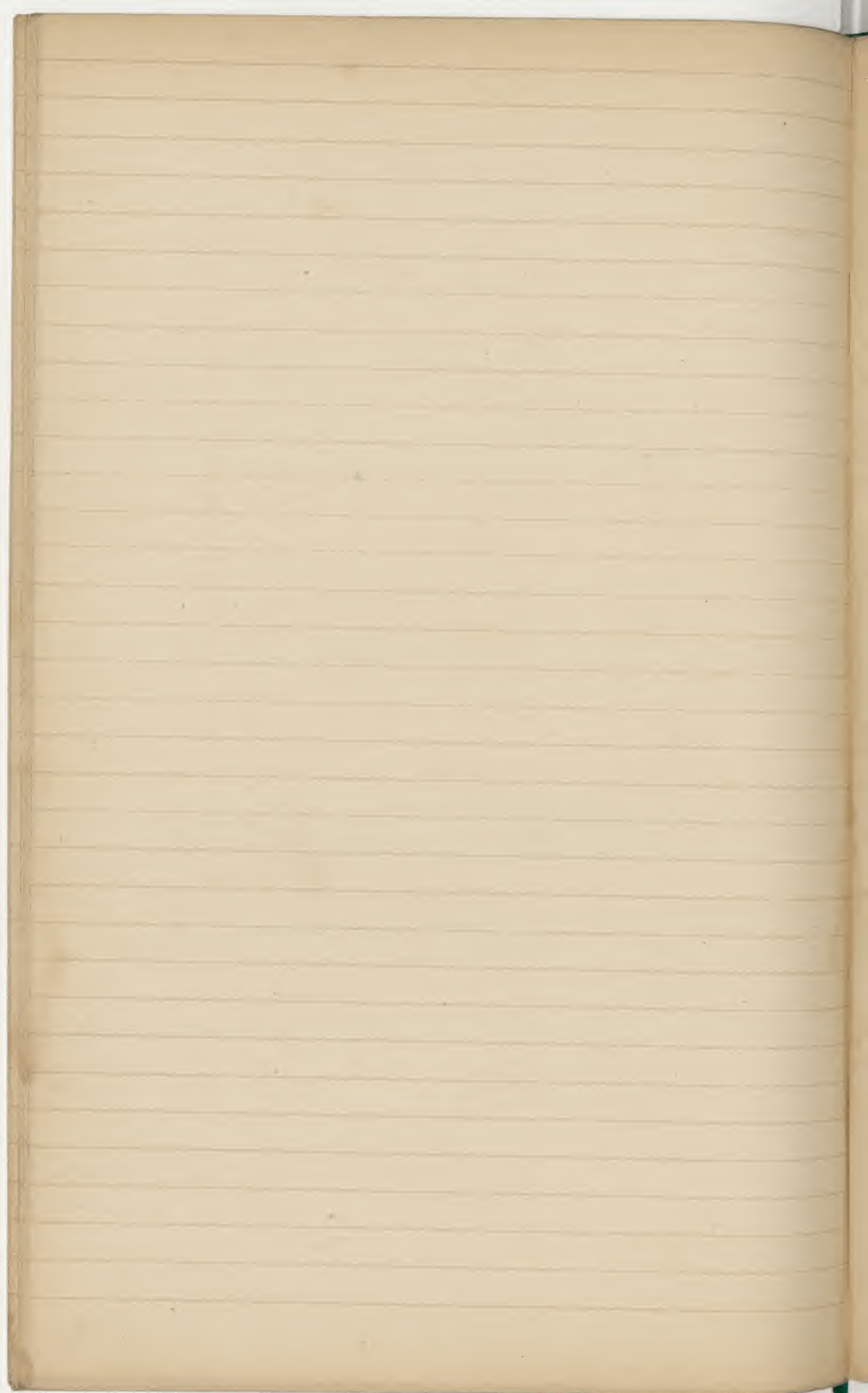


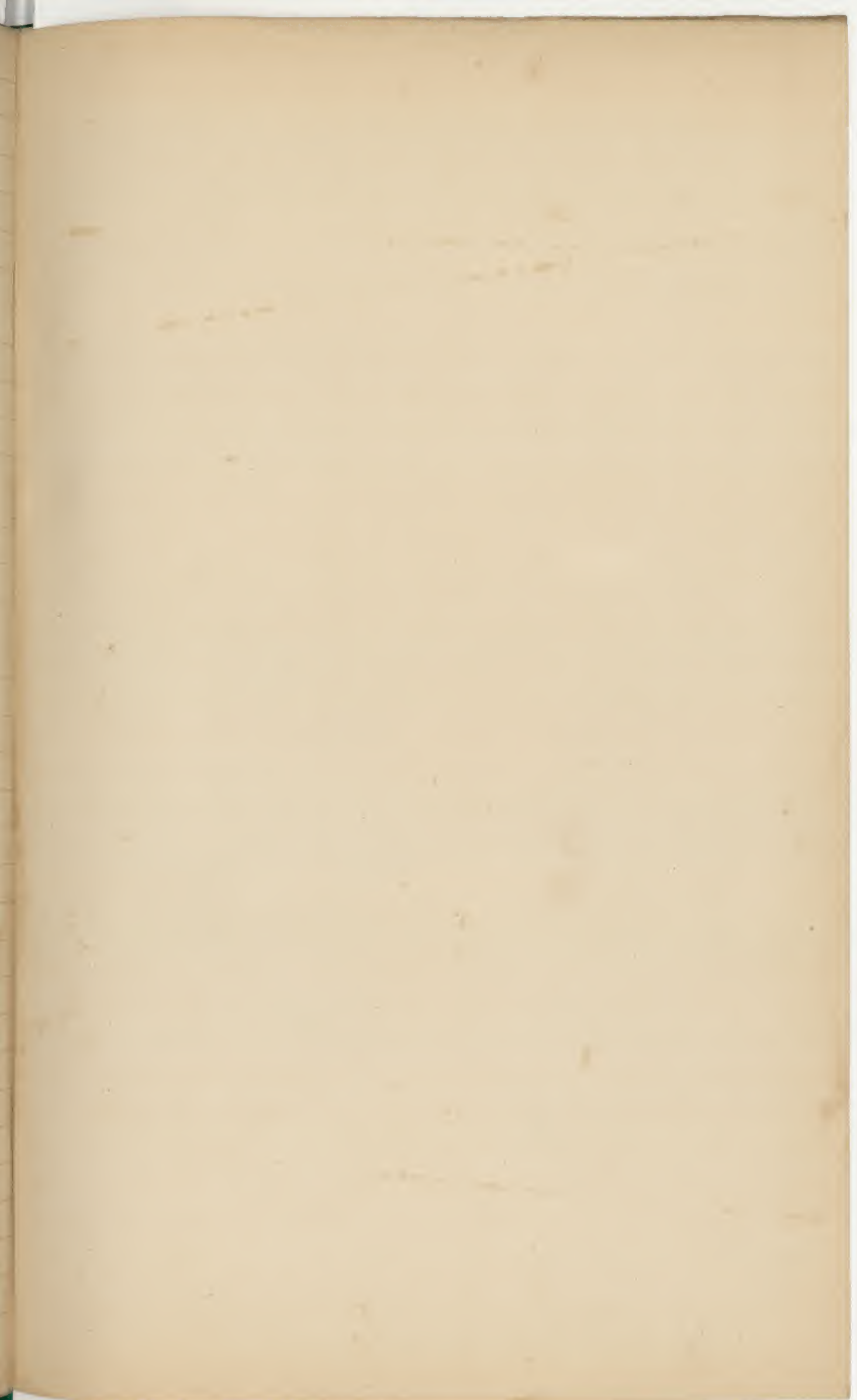












Mars 1851.

Mission de M. Léouzon-Leduc en Russie

Instructions au point de vue des faits commerciaux

Nos relations commerciales avec la Russie.

Des divers pays avec lesquels nous commerçons, la Russie est peut-être celui qui peut offrir à nos échanges le plus de chances d'accroissement; c'est du moins l'un de ceux où notre commerce semble se trouver placé sous les meilleures conditions économiques. Si, en effet, on consulte les tableaux de nos douanes, on voit que, sur l'ensemble des marchandises que nous recevons de la Russie (en moyenne annuelle, pour 50 millions⁽¹⁾) les matières premières et les grains figurent pour les $\frac{3}{4}$; tandis que

(1) Cette somme a doublé en 1847; mais nous ne prenons point cette année comme terme de comparaison, attendu que nos besoins extraordinaires de grains l'ont rendue tout à fait exceptionnelle.



nos envois à ce pays (18 millions environ)
se composent presque en totalité de produits
fabriqués. Il y a donc peu d'éléments
de concurrence, c'est-à-dire peu de
similitude, dans la nature des produits
qui s'échangent entre les deux pays,
et là où n'existe pas cette similitude,
les rapports, fondés sur l'offre et la
demande respectives des deux pays,
s'établissent, on le conçoit, avec plus
de facilité qu'entre des peuples dont
les ressources, les besoins & le travail
industriel présentent de l'analogie.

Ce qui prouve, en outre, le caractère
progressif de notre commerce avec
la Russie, c'est le développement
qu'il a pris dans l'espace des 20
dernières années. En 1827, il ne
dépassait pas 23 millions; la
décennale 1827-1836 l'élevait à 33,
et celle de 1837-46 le portait à 65
millions; enfin, en 1849, malgré
l'influence qu'exerçait encore sur
nos transactions le coup qui leur fut
porté en 1848, ce commerce s'élevait
à 60 millions; de sorte qu'il avait
à peu près doublé, comparativement
à la première moyenne décennale
& presque triplé par comparaison
avec 1827.

À la navigation, les progrès ne
 sont pas aussi marqués et cela se
 conçoit aisément: la Prussie abonde
 en produits de poids et d'encombrement,
 en grains, graines grasses, suifs, goudron,
 cuivre; il nous serait facile d'y
 former des chargements de retour,
 mais pour aller chercher ces retours,
 il faudrait pouvoir envoyer dans
 ses ports de nombreux bâtimens;
 or, les marchandises que nous
 vendons à l'étranger, & la Prussie
 en particulier, sont généralement
 des articles de valeur ayant peu
 de poids & de volume. Là (comme)
 pour le plupart des pays / se trouve
 l'obstacle à l'extension de nos
 rapports maritimes, qui avec la Prussie,
 sont en grande partie desservis par la
 marine à vapeur, mode de navigation
 très bien approprié d'ailleurs à la
 nature de nos exportations.

Une conséquence de cet état de
 choses c'est que jusqu'ici d'assez
 fortes parties de nos marchandises
 sont parvenues à la Prussie par
 l'intermédiaire des entrepôts Anglais ou
 Hollandais; ce qui explique l'énorme
 disparité plus apparente que réelle,
 entre le chiffre de nos importations (50 millions)

et celui de nos exportations (18 millions).
On comprend combien, dans les échanges,
l'emploi de tels intermédiaires peut
souvent être onéreux pour l'un
comme pour l'autre pays: il
implique en effet des bénéfices
de seconde main qui grevont d'autant
la marchandise, outre qu'ils lui
ôtent son caractère évident de
nationalité, & notre commerce
aurait certainement de grands
avantages à pouvoir aller lui-même
porter ses produits et former, autant
que possible, ses retours. Ceci est une question
recommandée aux études de M. Pélouzet Seduz,
& sur laquelle on ne saurait trop
appeler son attention; il importe
donc de rechercher les causes qui,
en dehors de celle dont on vient de
parler, concourent à mettre obstacle
aux rapports directs de notre navigation
dans les ports de la Russie.

Les marchés de ce pays offrent
à nos produits des débouchés certains
et réguliers: nos articles de goût, de mode,
d'ornementation domestique et de luxe y
sont prisés, recherchés; à mesure que
s'étendra le bien-être en Russie; nos
ventes iront, sans doute, s'y accroissant,
car pour les articles de cette espèce, nous

93

n'avons ^{presque} rien à redouter de la rivalité
étrangère. A ce point de vue, il
importera d'examiner si la
condition sociale des diverses classes
de population, en ce pays, a déjà
subi ou paraît devoir bientôt subir
d'assez profondes améliorations pour
que notre commerce puisse y tenter
des envois directs plus considérables,
fonder des comptoirs & établir des
correspondants dans les centres où
jusqu'ici nos relations ont peu
pénétré. Un tort général de notre
commerce d'exportation, c'est, souvent,
de ne point assez entreprendre, de
se montrer indécis & timide; il ne
sait pas assez profiter des avantages
que confère à nos industries leur
spécialité propre. Il faudra
recueillir tous les faits, tous les
indices qui seront de nature à
l'éclairer sur les moyens d'étendre
ses débouchés & d'améliorer ses
opérations.

Il conviendra aussi
d'observer un fait qui n'a été
que trop souvent constaté, à
savoir l'abus que l'importation
étrangère ou même la fabrication
indigène fait de nos marques des

~~nos masques~~ de fabrique, ou
plutôt des imitations et sophistications
de certains de nos produits. Il est
notoire, par exemple, qu'il se
vend en Russie, décoré du nom
de Champagne, plus de vins moussus
de production indigène ou étrangère
que n'en saurait donner toute notre
Champagne. Il conviendrait de signaler
à tous et de dévoiler cette fraude à
laquelle le Gouvernement Russe semble
disposé à mettre un terme. Par
contre on s'est plaint quelque fois
que certains de nos expéditeurs
n'apportaient pas dans leurs
envois toute la loyauté dont
devrait constamment s'honorer
le commerce. Ces faits sont également
à étudier & à signaler avec soin.

Malgré la tendance que le
Gouvernement russe manifeste
aujourd'hui à entrer dans les
voies d'un système commercial
plus libéral, il est certain que
la Russie s'était jusqu'à
montrée beaucoup plus préoccupée
de devenir nation industrielle &
manufacturière que de développer
sa richesse agricole, richesse qui
cependant est pour elle le véritable

94

'élément de prospérité'. A l'aide
d'un régime de douane fort restrictif,
elle est parvenue, on doit le reconnaître,
à faire progresser ses manufactures,
à développer le travail des
ateliers, ce qui, soit dit en
passant, ne contribuera pas
peu à hâter l'émancipation des
classes laborieuses. On s'accorde
cependant à reconnaître que le
prix des produits manufacturés
russes est resté jusqu'ici généralement
au-dessus de nos propres prix.
Constater la situation, la force et
le nombre des principales fabriques,
indiquer les procédés industriels
qui peuvent offrir quelque avantage
sur les nôtres, la nature et l'emploi
des forces motrices, les progrès du
travail mécanique; établir, autant
que possible le prix de revient des
articles, leur prix véral, le taux
des salaires, les prix des transports
par terre ou cours d'eau et le fret
maritime, transmettre à l'occasion
les échantillons qui pourraient
être jugés nécessaires et faire connaître
les conditions d'achat ou de vente,
se placer en un mot dans la
situation où serait un commerçant

français désireux d'entreprendre des opérations commerciales, tel est, en substance, l'apogée des recherches qui commandent ce côté de la question.

Un des principaux caractères de l'administration, en Prusse, c'est la tendance à organiser, à soumettre tout aux influences d'une forte discipline. Il importera, dans cet ordre d'idées que l'explorateur s'attache à rechercher et à signaler, comme pour la Finlande, ce que l'Adm^{on} russe a fait jusqu'ici ou peut actuellement se proposer de faire pour l'éducation industrielle des classes ouvrières, pour l'établissement des usines et manufactures, comme pour l'exploitation soit par l'Etat, soit à l'aide de compagnies privilégiées, des grandes et principales ressources du pays, telles que mines de houilles, de fer, de cuivre, d'argent & d'or, sables aurifères, forêts, élevage de bétail, irrigations &c^o; ou encore des voies de navigation et des chemins de fer.

On doit enfin recommander comme objet d'une haute & spéciale importance l'étude attentive des forces qu'ont pu se créer jusqu'à ce jour, en Prusse, les deux principaux

agents de toute production & de
toute entreprise, le capital &
l'esprit d'association. Il importera
d'indiquer aussi le rôle que joue
le papier-monnaie dans le capital
circulant & la somme de crédit
dont il jouit dans les transactions.
Mal doute que, sous tous ces
rapports, il n'y ait une grande
disparité entre les diverses
provinces de l'immense empire
luthé. Il sera fort intéressant
d'avoir sur ces disparités les
renseignements susceptibles d'être
recueillis.

Ces sont les principaux
points recommandés à l'attention
de M. Léouzon Ledue, & sur
lesquels on s'abstient d'entrer
dans de plus amples détails, qui,
du reste, s'offrent naturellement
à l'esprit de tout explorateur
ayant mission d'étudier l'état
agricole, industriel & commercial
d'un pays. Confiant dans les
lumières et dans l'esprit d'investigation
de M. Léouzon Ledue, le Département
du Commerce attend de lui, sur
ces diverses questions, d'utiles
renseignements, & pour l'aider

dans ses recherches, il joint ici
deux nouveaux documents publiés
sous les n^{os} 3 et 4 faisant suite
à ceux qui ont été remis à M.
Léon Ledue en 1846, lors de
sa 1^{re} mission. Il pourra, au vu
de ces pièces, se livrer à de seconds
rapprochement entre les faits qu'ils
exposent et ceux qui se produisent
en ce moment. Le Département
du Commerce appelle à cet égard
toutes les remarques & observations
de M. Léon Ledue, soit pour
compléter ces données, soit pour
les rectifier, s'il y a lieu.

